CORREO CERTIFICADO

Ayuntamiento de Benidorm - REGISTRO DE SALIDA
FECHA: 10/07/2018 10:58:55
Nº: 201899900014729 / Exp: 2018/GENDEC-1754

ID DOCUMENTO: jtp5GPJ2hcKs8A1c3232Lq6TK+Q=
Verificación código: https://sede.benidorm.org/verifica

ajuntament benidorm

Ref: Alcaldía 2018/GENDEC-1754
Asunto: EXP PL-16/2017

DIRECCION GENERAL DE MEDIO NATURAL Y EVALUCACION AMBIENTAL GENERALITAT VALENCIANA
CASTAN TOBEÑAS; CIUDAD ADMINISTRATIVA 9 DE OCTUBRE 77, ESC TORRE PTA 1
46018 VALENCIA
Valencia

NOTIFICACIÓN

La Concejalía de Urbanismo tomó la resolución número 3054/2018 de fecha 10/07/2018 10:28:36 del siguiente tenor literal:

El Plan General Municipal de Ordenación Urbana vigente, aprobado por Resolución del Conseller de Obras Públicas, Urbanismo y Transportes el 26 de noviembre de 1990, prevé la creación de un vial de conexión de la Carretera Nacional 332 con la Avenida de la Comunidad Valenciana, como un Sistema General a obtener por expropiación, tal y como se desprende del Plano Nº 3 de Régimen de Protección y Gestión del Suelo.

A requerimiento de la Conselleria de Agricultura, Medio Ambiente, Cambio Climático y Desarrollo Rural procede llevar a cabo la evaluación de impacto ambiental del proyecto técnico para la ejecución de dicho vial de conexión, que se tramita en el Área de Planeamiento con el número de expediente PL-16/2017.

Redactado el Estudio de Impacto Ambiental del *Proyecto de Construcción de Enlace de la CN-332 y Conexión con la Avenida de la Comunidad Valenciana* , de conformidad con la regulación legal en la materia, se ha procedió a someter a información pública el documento mediante la inserción de anuncio en el D.O.G.V. nº 8165 de 8 de noviembre de 2017, para la consulta del mismo durante el plazo de 30 días hábiles, así como en el Tablón de Anuncios y en la página web del Ayuntamiento www.benidorm.org, a efectos de alegaciones y sugerencias.

Como se desprende de la Diligencia del Registro General de Entrada de 28 de diciembre de 2017, y del Certificado emitido por el Secretario General de 29 de junio de 2018, durante el periodo de información pública no se han formulado alegaciones.

Simultáneamente a la información pública se han solicitado informes sectoriales en materia de afección al medio ambiente, dominio hidráulico y patrimonio cultural, cuyo resultado obra asimismo en el expediente referido.

Llevadas a cabo las actuaciones referidas, de conformidad con lo previsto en la Ley 2/1989, de 3 de marzo, de la Generalitat Valenciana de Impacto Ambiental, y su desarrollo reglamentario, procede la remisión del expediente administrativo, con la acreditación documental de dichas actuaciones, al órgano ambiental competente de la Conselleria de Agricultura, Medio Ambiente, Cambio Climático y Desarrollo Rurall, para que formule una declaración de impacto ambiental del proyecto, en la que se determinen las condiciones que deben establecerse para la adecuada protección del medio ambiente y los recursos naturales.

Vistos los informes emitidos por el Arquitecto Municipal de fecha 29-06-18 y la Técnico Superior en Asuntos Jurídicos de 02-07-18, la Propuesta del Concejal Delegado de Urbanismo de fecha 03-07-2018 y

FIRMADO POR	FECHA FIRMA
SECRETARIA AYUNTAMIENTO DE BENIDORM	10-07-2018 10:58:53

ID DOCUMENTO: jtp5GPJ2hcKs8A1c3232Lg6TK+Q=
Verificación código: https://sede.benidorm.org/verifica

oída la Comisión Informativa de Urbanismo en su sesión de 09-07-2018, y en virtud de lo regulado en el artículo 21.1.j) de la Ley 7/1985 reguladora de las Bases del Régimen Local, y por delegación, mediante Decreto nº 3812 de 23-06-15, la Concejal de Urbanismo, vengo en **RESOLVER** :

ÚNICO: Remitir a la Dirección General de Medio Natural y de Evaluación Ambiental de la Conselleria de Agricultura, Medio Ambiente, Cambio Climático y Desarrollo Rural, copia íntegra y autenticada del expediente PL-16/2017 de Estudio de Impacto Ambiental del *Proyecto de Construcción de Enlace de la CN-332 y Conexión con la Avenida de la Comunidad Valenciana* , promovido por el Ayuntamiento de Benidorm y elaborado por la consultora EVREM, en el que se integran los documentos referidos en el artículo 21.3 del Decreto 32/2006, de 10 de marzo, por el que se modifica el Decreto 162/1990, de 15 de octubre del Consell de la Generalitat Valenciana, por el que se aprueba el Reglamento de ejecución de la Ley 2/1989 de Impacto Ambiental.

FIRMADO POR	FECHA FIRMA
SECRETARIA AYUNTAMIENTO DE BENIDORM	10-07-2018 10:58:53

AYUNTAMIENTO DE BENIDORM

A. R. N.º: CD 03224580799

FECHA DE EMISION:

CLASE NOTIFICACION:

REFERENCIA:

Exp. PL-16/2017 Remisión Expediente URBANISMO/apr

CONSELLERIA DE AGRICULTURA, MEDIO AMBIENTE, CAMBIO CLIMÁTICO Y DESARROLLO RURAL

DIRECCIÓN GENERAL DE MEDIO NATURAL Y DE EVALUACIÓN AMBIENTAL

C/ De la Democracia. 77

Ciutat Adva. 9 d'Octubre – Torre1

46018-VALENCIA

AVISO DE RECIBO

ESPAÑA

FRANQUEO PAGADO OFICIAL

CARTAS

1.º INTENTO a las 11:00 horas del 19/7/18

Márquese con una X lo que proceda

- [X] Entregado
- [ ] Rehusado
- [ ] Dirección incorrecta
- [ ] Ausente
- [ ] Desconocido
- [ ] Fallecido

hace cargo

Firma Sr. Cartero:

2.º INTENTO a las ____ horas del ____/____/____

- [ ] Rehusado
- [ ] Dirección incorrecta
- [ ] Ausente
- [ ] Desconocido
- [ ] Fallecido
- [ ] Nadie se hace cargo
- [ ] Entregado en Oficina
- [ ] Se dejó aviso de llegada en el buzón
- [ ] Se dejó nota informativa en el buzón

Repartidor N.º

Firma Sr. Cartero:

A devolver a:

AYUNTAMIENTO DE BENIDORM

EN CASO DE ENTREGADO O REHUSADO CUMPLIMÉNTESE EL REVERSO

El que suscribe declara que el envío reseñado en el anverso ha sido debidamente entregado el día ..... de 19/7 ..... de 2018

a D./Dña. ..... con D.N.I. .....

en calidad de .....

Firma de la persona receptora

GENERALITAT VALENCIANA
CONSELLERIA D'AGRICULTURA, MEDI AMBIENT, CANVI CLIMÀTIC I DESENVOLUPAMENT RURAL

Data 19 JUL 2018

REGISTRE D'ENTRADA
ENTRADA núm 18173

Sello de la Oficina de Correos de destino

Repartidor N.º
Firma de Sr. Cartero

Rehusado por .....

Nombre y Apellidos .....

Sr. Cartero por favor, indique claramente la identificación de la persona que rehusa la entrega.

FIRMADO por PEIRO MIRET, EMILIO A fecha: 17/07/2018 14:19:52.
Total folios: 9 (1 de 9) - Codigo Seguro de Verificacion: MFOM0258BZADF563014D68ECE38A Verificable en https://sede.fomento.gob.es/ O.M nº 2472/2011

O F I C I O

S/REF: PL-2018/0056

N/REF: A3.16.0017.PPU

Fecha: 17 de julio de 2018

Asunto: Subsanación de solicitud de Informe Urbanístico

Conselleria d'Habitatge, Obres Públiques i Vertebració del Territori.
SERVICIO TERRITORIAL DE URBANISMO
Avda. Aguilera, 1-5ª
03007 ALICANTE

UBICACIÓN

Carretera: N-332	**Margen:** Izquierda
PPKK: 148+000 al 149+600	**Zona:** Dominio Público, Servidumbre, Afección, Limitación a la edificabilidad
Término Municipal: Benidorm	
Tramo: No Urbano	**Clasificación del Suelo:** Urbanizable

INFORME SOLICITADO

Modificación Puntual nº 1 del Plan Parcial 3/1 "Industrial" de Benidorm

Visto el expediente instruido a consecuencia de la solicitud formulada por el Servicio Territorial de Urbanismo para que se emita informe sobre el instrumento de ordenación indicado, colindante con la N-332 entre los PPKK 148+000 y 149+600, margen izquierda, y que contiene una nueva conexión con la Red de Carreteras del Estado mediante un enlace en el PK 149+600 de la N-332, se le comunica lo siguiente:

En este Organismo sobre el asunto de referencia constan los siguientes

ANTECEDENTES:

1. Con fecha 23 de enero de 2002 la Unidad de Carreteras en Alicante emite informe favorable al Programa de Actuación Integrada, Expediente de Homologación y Plan Parcial del Sector 3/1 del PGMO de Benidorm.

PL DE LA MONTAÑETA, 5
03071 ALICANTE
TEL: 96 520 97 00
FAX: 96 520 98 13

2. Con fecha 7 de mayo de 2009 (nº RS 2420) la Demarcación de Carreteras del Estado en la Comunidad Valenciana emite resolución del expediente 47A/07-3, sobre autorización de las obras consistentes en la urbanización del sector PP 3/1 "Industrial" del PGMO de Benidorm. Esta Resolución incluía, entre otras, las condiciones particulares siguientes:

   5. *Los accesos a / y desde la carretera N-332 al Sector se resolverán a través de la glorieta situada a la altura del PK 49,050 de la carretera CV-70, es decir, que dicho Sector no dispondrá de accesos directos a/y desde la N-332.*

   7. *Se debe tener en cuenta que, la zona de dominio público de la carretera N-332, será la que se genere una vez ejecutado el proyecto clave 23-A-3660 "Aumento de capacidad de la N-332. Tramo: Variante de Benidorm."*

   11. *Las obras deberán quedar terminadas en el plazo de DOCE MESES (...).*

3. Con fecha 7 de noviembre de 2016 (nº RS 3551) la Unidad de Carreteras en Alicante emite informe a la Direcció General de Medi Natural i d'Avaluació Ambiental, sobre la Modificación Puntual nº 1 del Plan Parcial del Sector 3/1 de Benidorm, a efectos de la determinación de impactos significativos sobre el medio ambiente, en lo que afecta a la Red de Carreteras del Estado.

4. Con fecha 3 de febrero de 2017 (nº RS 600) la Demarcación de Carreteras del Estado en la Comunidad Valenciana emite resolución del expediente A3.16.0137.VSL de autorización del Proyecto de Construcción "Enlace de la variante de Benidorm con el Sector PP 3/1 y conexión con la Av. de la Comunidad Valenciana".

   Las obras objeto de esta resolución son las definidas en el proyecto de construcción del citado título, presentado por el Ayuntamiento de Benidorm el 21 de noviembre de 2016, redactado por el ICCP D. Sergio García Belmonte (edición 2), fechado en septiembre de 2016, sometido a información pública mediante anuncio en el BOP de Alicante de 30 de noviembre de 2016.

   La Resolución incluía, entre otras, las condiciones particulares siguientes:

   1. *No podrán iniciarse las obras hasta que no se acredite, de acuerdo con el artículo 104.1.b) del Reglamento General de Carreteras, la TOTALIDAD DE LOS TERRENOS necesarios para la ejecución de las obras (...).*

   9. *Una vez ejecutadas, y reconocida su terminación por la Dirección General de Carreteras, el enlace pasará a formar parte de la Red de Carreteras del Estado, generando las zonas de protección y línea límite de edificación establecidas en la Ley 37/2015, de 29 de septiembre, de Carreteras y en el Reglamento General de Carreteras. (...).*

FIRMADO por PEDRO MIRET EMILIO A fecha 17/07/2018 12:19:52
Total folios: 9 de 9 - Codigo Seguro de Verificacion: MFOM02S8B2ADF5e3U14D68ECE3BA Verificable en https://sede.fomento.gob.es/ C.M de 24/2/201

FIRMADO por PEIRO MIRET, EMILIO A fecha: 17/07/2018 12:19:52.
Total folios: 9 de 9 - Codigo Seguro de Verificacion: MFOM02S8B2ADF5630140D68ECE3BA. Verificable en https://sede.fomento.gob.es/ O.M de 24/2/2011

10. *Esta autorización no ampara la conexión de ningún desarrollo urbanístico, que no se encuentre aprobado en la actualidad, con la Red de Carreteras del Estado. En todo caso, el instrumento de desarrollo urbanístico que se redacte en sectores que puedan generar pérdida de nivel de servicio en la conexión objeto de esta autorización o en la carretera N-332 será sometido a informe de la Dirección General de Carreteras, de acuerdo con el artículo 16.6 de la Ley 37/2015, de 29 de septiembre, de Carreteras y la Orden FOM/2873/2007, de 24 de septiembre, sobre procedimientos complementarios para autorizar nuevos enlaces o modificar los existentes en las carreteras del Estado.*

17. *Esta autorización es válida por el plazo de veinticuatro (24) meses (...).*

5. Con fecha 5 de julio de 2017 (nº RE 2224) tiene entrada en la Unidad de Carreteras en Alicante oficio del Ayuntamiento de Benidorm, solicitando la emisión de informe sectorial sobre la Modificación Puntual nº 1 del Plan Parcial 3/1 "Industrial" del PGMO de Benidorm, promovido por el Agente Urbanizador *TERRA VILLAGE LAND, S.L.* Se acompaña a dicho oficio la siguiente documentación, en un CD en formato pdf:

   a. Modificación Puntual nº1 del Plan Parcial del Sector 3/1 (mayo de 2017).

   b. Memoria de viabilidad económica (mayo de 2017).

   c. Memoria de sostenibilidad económica (mayo de 2017).

   d. Estudio de integración paisajística (marzo de 2017).

   e. Análisis de movilidad interior y conexión exterior a través de medios no motorizados (marzo de 2017).

   f. Propuesta de uso de energías renovables (marzo de 2017).

   g. Estudio acústico (marzo de 2017).

   h. Información sobre redes de saneamiento de aguas residuales y de aguas pluviales (marzo de 2017).

   i. Informe de afecciones a vías pecuarias (mayo de 2017).

   Además, se aporta copia del acuerdo adoptado por la Comisión de Evaluación Ambiental el 9 de febrero de 2017, relativo a la emisión del Informe Ambiental y Territorial Estratégico del citado instrumento de planeamiento, que recoge el contenido del informe de la Unidad de Carreteras en Alicante (antecedente de hecho 4º).

6. Con fecha 3 de agosto de 2017 (nº RS 2750) la Unidad de Carreteras en Alicante solicita al Ayuntamiento la subsanación de los aspectos siguientes en la documentación presentada:

FIRMADO por PEDRO MIRET EMILIO a fecha 17/07/2018 12:10:52
Total folios: 9 - Codigo Seguro de Verificación: MFOM023882ADF56101AD63ECE18A. Verificable en https://sede.fomento.gob.es/ C.M de 24/2/2011

a. Los planos deben reflejar el estado actual de las carreteras del Estado y en ellos se deben grafiar las zonas de protección establecidas en la Ley 37/2015, de Carreteras.

b. Los planos deben reflejar el enlace autorizado por la Resolución de 3-feb-17 de referencia A3.16.0137.VSL, de la Demarcación de Carreteras del Estado en la Comunidad Valenciana, así como las zonas de protección que este genere.

c. Se deben incluir en la parte normativa varios preceptos recogidos en la legislación sobre Carreteras del Estado y el condicionado de la Resolución de 3-feb-17 de referencia A3.16.0137.VSL.

d. Se debe aportar un estudio de tráfico y capacidad.

e. Se deben aclarar varios aspectos del estudio acústico.

f. Se deben tener en cuenta varias prescripciones sobre las redes de saneamiento de aguas residuales y aguas pluviales.

g. El plan parcial se debe ajustar a la realidad de las infraestructuras ejecutadas y requeridas por las Administraciones sectoriales (en concreto, cumplirá el condicionado de la Resolución de 3-feb-17 de referencia A3.16.0137.VSL).

7. Con fecha 3 de mayo de 2018 (nº RE 1377) tiene entrada en la Unidad de Carreteras en Alicante un oficio del Servicio Territorial de Urbanismo solicitando informe en cuanto a las competencias de este organismo de la Modificación Puntual nº 1 del Plan Parcial 3/1 "Industrial" de Benidorm. En el oficio se indica un enlace desde el que se accede a la siguiente documentación (en formato pdf):

   a. Modificación Puntual nº1 del Plan Parcial del Sector 3/1 (enero de 2018).

   b. Anexo a la Modificación Puntual: Resumen ejecutivo (enero de 2018)

   c. Cédula de urbanización expedida el 29-enero-18.

   d. Memoria de viabilidad económica (mayo de 2017, revisión de enero de 2018).

   e. Memoria de sostenibilidad económica (mayo de 2017, revisión de enero de 2018).

   f. Estudio de integración paisajística (marzo de 2017).

   g. Análisis de movilidad interior y conexión exterior a través de medios no motorizados (marzo de 2017).

   h. Plan de movilidad del centro comercial (febrero de 2018).

   i. Informe municipal a efectos de movilidad de noviembre de 2017.

   j. Propuesta de uso de energías renovables (marzo de 2017).

k. Estudio de tráfico (enero de 2018).

l. Estudio acústico (marzo de 2017).

m. Información sobre redes de saneamiento de aguas residuales y de aguas pluviales (marzo de 2017).

n. Dos informes de afecciones a vías pecuarias (mayo de 2017).

Asimismo, se acompañan una serie de informes municipales y de varias administraciones sectoriales.

ANÁLISIS DE LA DOCUMENTACIÓN PRESENTADA

Analizada la documentación facilitada por el Servicio Territorial de Urbanismo, en su oficio de 3 de mayo de 2018, en lo que afecta a la Red de Carreteras del Estado, se observa lo siguiente:

A. MODIFICACIÓN PUNTUAL Nº1 DEL PLAN PARCIAL DEL SECTOR PP 3/1

En cumplimiento del requerimiento de este organismo de 3 de agosto de 2017 (Antecedente 6º), en la documentación gráfica del Plan Parcial aparece correctamente reflejado el estado actual de las carreteras del Estado, indicando la arista exterior de la explanación y las zonas de protección establecidas en la *Ley 37/2015, de Carreteras*.

Se refleja el enlace proyectado citado en el Antecedente 3º, con la arista exterior de la explanación generada por todas sus calzadas y las correspondientes zonas de protección establecidas en la *Ley 37/2015, de Carreteras*.

No obstante, la planta de la red viaria del sector, parcialmente construida con anterioridad a esta modificación puntual, no refleja la arista exterior de su explanación, por lo que no se puede determinar su situación respecto a las zonas de protección de la carretera, especialmente a la zona de servidumbre. Asimismo, cabe señalar que la construcción de muros dentro de la zona de limitación a la edificabilidad no está permitida por la citada *Ley 37/2015, de Carreteras*, lo cual debe ser tenido en cuenta en el diseño del viario adyacente a la N-332.

Asimismo, hay que señalar que existe en el extremo Este del sector una pequeña parte de parcela tipo "industrial" dentro de la zona de limitación a la edificabilidad generada por la glorieta elevada del nuevo enlace.

FIRMADO por PEIRO MIRET, EMILIO. A fecha: 17/07/2018 12:19:54
Total folios: 9 - Código Seguro de Verificación: MFOMU258B2ADF56J014D68EC23BA Verificable en https://sede.fomento.gob.es/ O.M de 24/2/2011

FIRMADO por PEDRO MIRET EMILIO A fecha 17/07/2018 12:10:52
Total folios: 9 de 9 - Codigo Seguro de Verificacion: MFOMC25BB2ADF56301400688CCC3BA. Verificable en https://sede.fomento.gob.es/ O M de 24 / 2 /201

B. ESTUDIO COMPLEMENTARIO E7 – ESTUDIO DE TRÁFICO

En cumplimiento del requerimiento de este organismo de 3 de agosto de 2017 (Antecedente 6º), se acompaña un estudio de tráfico, el cual es una copia del contenido en el proyecto (redactado en noviembre de 2016) autorizado por la resolución de esta Demarcación de Carreteras de 3 de febrero de 2017, del expediente A3.16.0137.VSL (Antecedente 3º).

El objetivo del estudio de tráfico es, en cumplimiento del artículo 36.9 de la *Ley 37/2015, de Carreteras* y la *Orden/FOM/2873/2007 de 24 de septiembre*, el análisis del impacto producido por el tráfico generado por la *Modificación Puntual nº 1 del Plan Parcial 3/1 "Industrial" del PGMO de Benidorm* en el nivel de servicio de la carretera N-332.

Se ha considerado la puesta en servicio en el año 2017 y como año horizonte del estudio el 2037. La fecha de puesta en servicio es coherente con la fecha de redacción del estudio (noviembre de 2016), pero no con la modificación urbanística que se tramita.

Las zonas de la red viaria en las cuales se ha analizado el nivel de servicio por considerarlas posibles zonas de conflicto, son las siguientes:

1. Glorieta a distinto nivel sobre la N-332.
2. Tramo de trenzado N-332 sentido Este.
3. Tramo de trenzado N-332 sentido Oeste.
4. Carriles de cambio de velocidad N-332 Este.

Hay que significar en este punto la ausencia de análisis en dos elementos importantes de la red viaria como son los respectivos ramales de salida de la N-332 hacia las glorietas del enlace con la CV-70.

La prognosis de tráfico ha estudiado 2 escenarios:

- Escenario 0. Situación del tramo estudiado en la situación actual sin la construcción del enlace autorizado por la Demarcación de Carreteras del Estado en la Comunidad Valenciana en el expediente A3.16.0137.VSL.
- Escenario 1. Situación del tramo estudiado considerando la construcción del enlace autorizado por la Demarcación de Carreteras del Estado en la Comunidad Valenciana en el expediente A3.16.0137.VSL y conexión del denominado vial de discotecas.

En la estimación del tráfico generado por el suelo industrial del sector se observa que se ha considerado exclusivamente el uso industrial para el mismo. En el artículo 15 de la Memoria de la *Modificación Puntual nº 1 del Plan Parcial 3/1 "Industrial" del PGMO de Benidorm* y en la correspondiente ficha de ordenación se especifica como uso compatible el "*terciario comercial con*

excepción de agrupaciones comerciales y grandes establecimientos comerciales en el artículo 112.2 b) y c) de las N.U. del PGOU". Este hecho supone que el tráfico estimado en el estudio de tráfico en el suelo industrial resulte considerablemente inferior al tráfico potencial del mismo, que finalmente puede llegar a ser el tráfico real. De esta forma, los cálculos de los niveles de servicio se han realizado con un tráfico notablemente inferior al que debería ser considerado, especialmente en el nuevo enlace con glorieta a distinto nivel en la N-332.

Se recomienda el análisis de los niveles de servicio en las glorietas mediante más de una metodología de cálculo para contrastar la variabilidad y sensibilidad de las mismas.

Por lo tanto, se entiende necesaria la subsanación del estudio de tráfico, de forma que contemple al menos las cuestiones expuestas anteriormente.

En el caso de que se deduzca del estudio de tráfico unos niveles de servicio inadecuados en los elementos viarios sensibles de la N-332, se plantearán las propuestas de mejora oportunas, justificando técnicamente que con éstas se obtiene un nivel de servicio adecuado. Dichas propuestas deben ser expuestas en documentación gráfica para verificar aproximadamente su geometría, trazado y compatibilidad con el entorno existente.

Cabe significar en este punto que con el tráfico considerado por el estudio, el movimiento desde el sentido Alicante de la N-332 hacia el sector, a través del ramal de salida y glorieta del nuevo enlace, se encuentra saturado y previsiblemente puede requerir medidas correctoras, tanto en el viario del enlace como en el viario interno del propio sector.

C. ESTUDIO COMPLEMENTARIO E9 – ESTUDIO ACÚSTICO

El contenido de este apartado es idéntico al presentado con fecha 5 de julio de 2017 (Antecedente 5º), por lo que se reitera lo expresado en el requerimiento de esta Unidad de 3 de agosto de 2017 (Antecedente 6º).

D. ESTUDIO COMPLEMENTARIO E8 – REDES DE SANEAMIENTO Y AGUAS PLUVIALES

El contenido de este apartado es idéntico al presentado con fecha 5 de julio de 2017 (Antecedente 5º), por lo que se reitera lo expresado en el requerimiento de esta Unidad de 3 de agosto de 2017 (Antecedente 6º).

FIRMADO por PEDRO MIRET, EMILIO A fecha: 17/07/2018 12:19:11
Estar folios: 1 de 9 - Codigo Seguro de Verificacion: MFOM02SBB2ADF9630140D6BECE3BA. Verificable en https://sede.fomento.gob.es/ O M de 24/2/201

CONCLUSIÓN

A la vista de los antecedentes citados y examinada la documentación presentada, a efectos de la emisión del informe de la Dirección General de Carreteras prescrito por el artículo 16.6 de la *Ley 37/2015, de 29 de septiembre, de Carreteras*, **DEBERÁ SUBSANAR LA SOLICITUD FORMULADA APORTANDO LA SIGUIENTE DOCUMENTACIÓN:**

1. Los planos de la Modificación Puntual sometida a informe, además de reflejar el estado actual de las carreteras del Estado afectadas y el proyecto del enlace autorizado en el expediente A3.16.0137.VSL (Antecedente 3º) y sus respectivas zonas de protección, indicarán también la arista exterior de la explanación generada por el viario de la urbanización, que no podrá invadir la zona de servidumbre. Tampoco se podrán realizar muros u otras obras o instalaciones no permitidas dentro de la zona de limitación a la edificabilidad.
2. Estudio de Tráfico y Capacidad, en el que se subsanen las deficiencias indicadas al respecto en el punto B del Análisis de la documentación presentada del presente oficio. En el caso de que se deduzca del estudio de tráfico unos niveles de servicio inadecuados en los elementos viarios sensibles de la N-332, se plantearán las propuestas de mejora oportunas, justificando técnicamente que con éstas se obtiene un nivel de servicio adecuado. Dichas propuestas deben ser expuestas en documentación gráfica para verificar aproximadamente su geometría, trazado y compatibilidad con el entorno existente.
3. En lo relativo al estudio acústico que se aporta, se aclararán los siguientes aspectos:
   3.1. Los datos de tráfico en las carreteras del Estado introducidos en el modelo serán coherentes con los del estudio de tráfico para el año horizonte que se considere.
   3.2. Los objetivos de calidad a cumplir serán los más restrictivos de todos los usos compatibles con el sector. Se comprobará asimismo el cumplimiento de los límites establecidos por la normativa autonómica.
   3.3. Se proyectarán medidas de protección para evitar que se sobrepasen los objetivos de calidad y se aportarán los correspondientes mapas de isófonas para comprobar la efectividad de dichas medidas.
4. En lo que respecta a las redes de saneamiento y abastecimiento, descritas en el documento denominado *Información sobre redes de saneamiento de aguas residuales y de aguas pluviales* adjunto a la solicitud, se tendrán en cuenta las siguientes prescripciones:
   4.1. No se podrá proyectar ningún elemento de edificación (construcciones, incluidas las que se desarrollen en el subsuelo, como casetas o pozos) dentro de la zona de limitación a la

FIRMADO por PEIRO ARRET, EMILIO - A fecha: 17/07/2018 12:19:52
Total folios: 9 de 9 - Consigo seguro de Verificación: MFONU258B2ADF5630140B6BEC18A. Verificable en https://sede.fomento.gob.es/ O.M de 24/2/201

edificabilidad de las carreteras del Estado. Esto incluye las zonas de protección del enlace autorizado en el expediente A3.16.0137.VSL (Antecedente 3º).

4.2. No se podrán verter aguas de escorrentía procedentes del sector al sistema de drenaje de la carretera.

Se deberán subsanar todas las cuestiones indicadas en el presente oficio, sustanciándolas para la emisión de informe vinculante por la Dirección General de Carreteras a la *Modificación Puntual nº 1 del Plan Parcial 3/1 "Industrial" del PGMO de Benidorm.*

El Ingeniero Jefe de la Unidad de Carreteras en Alicante

Firmado digitalmente.: Emilio Peiró Miret

FIRMADO por PEIRO MIRET EMILIO. A fecha 17/07/2018 12:19:57
Total folios 9 (9 de 9) - Codigo Seguro de Verificación MFOMJ258B2ADF563U14D68ECE0A Verificable en https://sede.fomento.gob.es/ B.M de 24/2 201

Ayuntamiento de Benidorm - REGISTRO DE ENTRADA
FECHA: 03/08/2018 09:29:20
Nº: 201899900028047 / Exp: 2018/REGSED-9597

ID DOCUMENTO: MnvHES/BLqjsJc7NbZZWwqYhmA4=
Verificación código: https://sede.benidorm.org/verifica

GENERALITAT VALENCIANA
CONSELLERIA D'HABITATGE, OBRES PÚBLIQUES
I VERTEBRACIÓ DEL TERRITORI
DIRECCIÓ TERRITORIAL D'ALACANT

Avda. Aguilera, 1,5ª
03007 ALICANTE
Tel. 965 93 84 33

MEDIO AMBIENTE

N/R: MNHA/cn COPL-17/0291
Asunto: Comunicación

GENERALITAT VALENCIANA
CONSELLERIA D'HABITATGE, OBRES PÚBLIQUES
I VERTEBRACIÓ DEL TERRITORI
Data - 1 AGO. 2018
EIXIDA Núm. 7705
REGISTRE D'EIXIDA
Avda. de Aguilera, 1 - 03007 Alicante

ALCALDE-PRESIDENTE
AYUNTAMIENTO
Plaza SSMM Los Reyes de España, 1
03501 BENIDORM

REFª. COPL-17/0291. BENIDORM. Remisión informe riesgo de *inundación* Proyecto de construcción del enlace CN-332 conexión con Avda Comunidad Valenciana.

Se remite informe realizado por el Servicio de Evaluación Ambiental, que ha tenido entrada en este Sº Territorial de Urbanismo de Alicante con fecha 24 de julio de 2018, para su conocimiento y efectos oportunos.

Firmado por Miguel Nicolás Halabi Anton el 30/07/2018 13:39:57
Cargo: Jefe del Servicio Territorial de Urbanismo

CSV:2V2HRPFG-D173V9NI-9A4MT93I URL de validación:https://www.tramita.gva.es/csv-front/index.faces?cadena=2V2HRPFG-D173V9NI-9A4MT93I

ID DOCUMENTO: MnvHES/BLqjsJc7NbZZWwgYhmA4=
Verificación código: https://sede.benidorm.org/verifica

COPL

GENERALITAT VALENCIANA
Conselleria d'Agricultura, Medi Ambient, Canvi Climàtic i Desenvolupament Rural

Direcció General de Medi Natural i d'Avaluació Ambiental

CIUTAT ADMINISTRATIVA 9 D'OCTUBRE
TORRE 1 - C/ de la Democràcia, 77
46018 VALÈNCIA - Tel. 012

DIRECCIÓN TERRITORIAL DE ALICANTE
CONSELLERIA DE VIVIENDA, OBRAS PÚBLICAS Y VERTEBRACIÓN DEL TERRITORIO

N/R. Expte. 071/2018-CON MCT
S/R. MNHA/ng COPL-17/0291

En fecha 16 de enero de 2018 se ha recibido en el Servicio de Evaluación de Impacto Ambiental, copia del Proyecto de construcción del enlace CN-332 con Avda Comunidad Valenciana, remitido desde la Dirección Territorial.

En referencia a la evaluación de impacto ambiental preceptiva que requiere el mencionado proyecto, este Servicio de Evaluación de Impacto Ambiental le comunica que el procedimiento de debe iniciarse con la solicitud por parte del órgano sustantivo, esto es, el Ayuntamiento de Benidorm, tras haber realizado la información al público y las consultas a las administraciones públicas afectadas, en virtud del procedimiento establecido en la Sección Primera del Capítulo 2 de la Ley 21/2013, de 9 de diciembre, de evaluación ambiental.

Reciba un cordial saludo.

La Jefa del Servicio de
Evaluación de Impacto Ambiental

Firmado por Maria Carmen Zorrilla Ceres el 20/07/2018 13:57:07

RECIBÍ
RED 24/7/18
Fecha: 936

CSV:EEKLNLTH-37R2CFNA-4XYLF5DG URL de validación:https://www.tramita.gva.es/csv-front/index.faces?cadena=EEKLNLTH-37R2CFNA-4XYLF5DG

ajuntament benidorm **Justificante de registro de solicitud**

ID DOCUMENTO: MnvHES/BLqjSJc7NbZZWwqYhmA4=
Verificación código: https://sede.benidorm.org/verifica

DATOS DEL INTERESADO

RAZÓN SOCIAL:	CONSELLERIA INFRAESTRUCTURA TERRITORIO Y	D.N.I./C.I.F.:	CONSELLINFRA
DOMICILIO:	Aguilera 1, 5ª	C.P.:	03007
PROVINCIA:	Alicante	MUNICIPIO:	ALICANTE/ALACANT
TLFNO. FIJO:	963866000	MÓVIL:	E-MAIL:

En calidad de titular, se ha personado en las dependencias de Ayuntamiento de Benidorm

al contenido del acto objeto de registro/solicitud con asunto

SU REF. COPL-17/0291 BENIDORM, INFORME RIESGO DE INUNDACION PROYECTO CONSTRUCCION ENLACE CN-332 CONEXION CON AVDA COMUNIDAD VALENCIANA

quedando anexado a la solicitud los siguientes documentos (si procede):

No se han aportado anexos

Y con las siguientes observaciones

Cuando a consecuencia de la utilización de distintos medios, electrónicos o no electrónicos, se hayan practicado varias solicitudes de este mismo acto administrativo, se entenderán producidos todos los efectos jurídicos derivados del registro, incluido el plazo para la interposición de los recursos que procedan, a partir de la primera de las solicitudes correctamente practicada.

Ayuntamiento de Benidorm - REGISTRO DE SALIDA
FECHA: 09/08/2018 08:41:03
Nº: 201899900016659 / Exp: 2018/REGSAL-6585

ID DOCUMENTO: GXppW30J47+gYrf2AV5EN2P02hs=
Verificación código: https://sede.benidorm.org/verifica

ajuntament benidorm
Concejalía de Urbanismo

TERRA VILLAGE LAND, S.L.
Plaza de la Hispanidad nº 4
Oficinas Grupo Plaza
03503- BENIDORM

Servicio	Urbanismo/apr
Expediente	PL-2/2015
Asunto	Traslado informe Ministerio de Fomento, Demarcación de Carreteras del Estado en la Comunidad Valenciana
Fecha	6 de agosto de 2018

En su calidad de urbanizador el Sector de suelo urbanizable P.A.I. Plan Parcial 3/1 "Industrial" del P.G.M.O., y en relación de la Modificación Puntual nº 1 de dicho sector, adjunto remito informe del Ministerio de Fomento, Demarcación de Carreteras del Estado en la Comunidad Valenciana de fecha 27-07-2018, remitido a este Ayuntamiento por la Dirección Territorial de Alicante de la Consellería de Vivienda, Obras Públicas y Vertebración del Territorio, con entrada el 03-08-2018 (2018/REGSED-9608).

Lo que traslado para su conocimiento y a los efectos de su corrección para poder proseguir con la tramitación del expediente.

LA CONCEJAL-DELEGADA DE URBANISMO

AJUNTAMENT DE BENIDORM

Lourdes Caselles Domench

FIRMADO POR	FECHA FIRMA
SECRETARIA AYUNTAMIENTO DE BENIDORM	09-08-2018 08:41:01

ID DOCUMENTO: 6A4EXJyQEXFicR2B3ZZqcRGS64s=
Verificación código: https://sede.benidorm.org/verifica

Ayuntamiento de Benidorm - REGISTRO DE ENTRADA
FECHA: 03/08/2018 10:10:27
Nº: 201899900028073 / Exp: 2018/REGSED-9608

GENERALITAT VALENCIANA
CONSELLERIA D'HABITATGE, OBRES PÚBLIQUES I VERTEBRACIÓ DEL TERRITORI

Avda Aguilera, 1, 5ª
03007 ALICANTE
Tel 965 93 84 33

N/R: MNHA/cn PL-18/0056
ASUNTO: Requerimiento

7714

SR. ALCALDE - PRESIDENTE
Ayuntamiento
Plaza de SSMM Los Reyes de España, 1
03501 BENIDORM

REFª. PL-2018/0056. BENIDORM. Modificación Puntual n.º 1 del PP 3/1 Industrial

En relación con el expediente de referencia, han tenido entrada en este Servicio Territorial, informe de fecha 27 de julio de 2018, del Ministerio de Fomento, Demarcación de Carreteras del Estado en la Comunidad Valenciana, unidad de Carreteras en Alicante, comunicando que se deberá subsanar la solicitud formulada aportando determinada documentación, por lo que se solicita la corrección que se indica para poder proseguir con la tramitación del expediente. Se adjunta copia del informe significándoles que mientras no se complete el expediente no habrá lugar al inicio del cómputo del tiempo que para la aplicación del silencio administrativo establece la legislación aplicable al presente expediente.

Firmado por Miguel Nicolás Halabi Anton el
31/07/2018 12:09:23
Cargo: Jefe del Servicio Territorial de
Urbanismo

CSV: [illegible] URL de validación: [illegible]

ID DOCUMENTO: 6A4EXJyQHXFicR2B32XqcRGES4s=
Verificación código: https://sede.benidorm.org/verifica
FIRMADO por PEDRO MIRETE LLORCA a fecha 17/07/2018 1...
Total folios: 9 | 17/07/2018 - Certificado Verificado - Verifica el documento en ...

MINISTERIO
DE FOMENTO

DIRECCIÓ GENERAL DE CARRETERES | DIRECCION GENERAL DE CARRETERAS

DEMARCACIO DE CARRETERES DE L'ESTAT A LA COMUNITAT VALENCIANA | DEMARCACION DE CARRETERAS DEL ESTADO EN LA COMUNIDAD VALENCIANA

SUBUNITAT DE CARRETERES A ALACANT | UNIDAD DE CARRETERAS EN ALICANTE

MFOM U.C. ALICANTE
Salida
Nº: 3018330030002295
17-07-2018 13:43:44

O F I C I O

S/REF: PL-2018/0056

N/REF: A3.16.0017.PPU

Fecha: 17 de julio de 2018

Asunto: Subsanación de solicitud de Informe Urbanístico

Conselleria d'Habitatge, Obres Públiques i Vertebració del Territori.
SERVICIO TERRITORIAL DE URBANISMO
Avda. Aguilera, 1-5ª
03007 ALICANTE

UBICACIÓN

Carretera: N-332

PPKK: 148+000 al 149+600

Término Municipal: Benidorm

Tramo: No Urbano

Margen: Izquierda

Zona: Dominio Público, Servidumbre, Afección, Limitación a la edificabilidad

Clasificación del Suelo: Urbanizable

INFORME SOLICITADO

Modificación Puntual nº 1 del Plan Parcial 3/1 "Industrial" de Benidorm

Visto el expediente instruido a consecuencia de la solicitud formulada por el Servicio Territorial de Urbanismo para que se emita informe sobre el instrumento de ordenación indicado, colindante con la N-332 entre los PPKK 148+000 y 149+600, margen izquierda, y que contiene una nueva conexión con la Red de Carreteras del Estado mediante un enlace en el PK 149+600 de la N-332, se le comunica lo siguiente:

En este Organismo sobre el asunto de referencia constan los siguientes

Entrada 27 JUL 2018
14364

ANTECEDENTES:

1. Con fecha 23 de enero de 2002 la Unidad de Carreteras en Alicante emite informe favorable al Programa de Actuación Integrada, Expediente de Homologación y Plan Parcial del Sector 3/1 del PGMO de Benidorm.

PL. DE LA MONTAÑETA
03071 ALICANTE
TEL. 96 520 97 ..
FAX. 96 520 93 ..

FIRMADO por : PEIRO AIRET, EMILIO A fecha: 17/07/2018 12:19:52
Total folios: 9 | 2 de 9| Código Seguro de Verificación: AFOM025880 | Verificación: https://sede.benidorm.org/verifica
ID DOCUMENTO: 6A4EXJyQHXF1cB2B3ZZgcBGBS4s=

2. Con fecha 7 de mayo de 2009 (nº RS 2420) la Demarcación de Carreteras del Estado en la Comunidad Valenciana emite resolución del expediente 47A/07-3, sobre autorización de las obras consistentes en la urbanización del sector PP 3/1 "Industrial" del PGMO de Benidorm. Esta Resolución incluía, entre otras, las condiciones particulares siguientes:

   5. *Los accesos a / y desde la carretera N-332 al Sector se resolverán a través de la glorieta situada a la altura del PK 49,050 de la carretera CV-70, es decir, que dicho Sector no dispondrá de accesos directos a/y desde la N-332.*

   7. *Se debe tener en cuenta que, la zona de dominio público de la carretera N-332, será la que se genere una vez ejecutado el proyecto clave 23-A-3660 "Aumento de capacidad de la N-332. Tramo: Variante de Benidorm."*

   11. *Las obras deberán quedar terminadas en el plazo de DOCE MESES (...).*

3. Con fecha 7 de noviembre de 2016 (nº RS 3551) la Unidad de Carreteras en Alicante emite informe a la Direcció General de Medi Natural i d'Avaluació Ambiental, sobre la Modificación Puntual nº 1 del Plan Parcial del Sector 3/1 de Benidorm, a efectos de la determinación de impactos significativos sobre el medio ambiente, en lo que afecta a la Red de Carreteras del Estado.

4. Con fecha 3 de febrero de 2017 (nº RS 600) la Demarcación de Carreteras del Estado en la Comunidad Valenciana emite resolución del expediente A3.16.0137.VSL de autorización del Proyecto de Construcción "Enlace de la variante de Benidorm con el Sector PP 3/1 y conexión con la Av. de la Comunidad Valenciana".

   Las obras objeto de esta resolución son las definidas en el proyecto de construcción del citado título, presentado por el Ayuntamiento de Benidorm el 21 de noviembre de 2016, redactado por el ICCP D. Sergio García Belmonte (edición 2), fechado en septiembre de 2016, sometido a información pública mediante anuncio en el BOP de Alicante de 30 de noviembre de 2016.

   La Resolución incluía, entre otras, las condiciones particulares siguientes:

   1. *No podrán iniciarse las obras hasta que no se acredite, de acuerdo con el artículo 104.1.b) del Reglamento General de Carreteras, la TOTALIDAD DE LOS TERRENOS necesarios para la ejecución de las obras (...).*

   9. *Una vez ejecutadas, y reconocida su terminación por la Dirección General de Carreteras, el enlace pasará a formar parte de la Red de Carreteras del Estado, generando las zonas de protección y línea límite de edificación establecidas en la Ley 37/2015, de 29 de septiembre, de Carreteras y en el Reglamento General de Carreteras. (...).*

FIRMADO por : PEIRO MIRET, EMILIO. A fecha: 10/07/2018 12:
Total folios: 9 (3 de 9) Código Seguro de Verificación: 3FO
ID DOCUMENTO: 6A4EXJyQBXF1cR2B3ZZgcRGE54s=
Verificación código: https://sede.benidorm.org/Verifica

10. *Esta autorización no ampara la conexión de ningún desarrollo urbanístico, que no se encuentre aprobado en la actualidad, con la Red de Carreteras del Estado. En todo caso, el instrumento de desarrollo urbanístico que se redacte en sectores que puedan generar pérdida de nivel de servicio en la conexión objeto de esta autorización o en la carretera N-332 será sometido a informe de la Dirección General de Carreteras, de acuerdo con el artículo 16.6 de la Ley 37/2015, de 29 de septiembre, de Carreteras y la Orden FOM/2873/2007, de 24 de septiembre, sobre procedimientos complementarios para autorizar nuevos enlaces o modificar los existentes en las carreteras del Estado.*

17. *Esta autorización es válida por el plazo de veinticuatro (24) meses (...).*

5. Con fecha 5 de julio de 2017 (nº RE 2224) tiene entrada en la Unidad de Carreteras en Alicante oficio del Ayuntamiento de Benidorm, solicitando la emisión de informe sectorial sobre la Modificación Puntual nº 1 del Plan Parcial 3/1 "Industrial" del PGMO de Benidorm, promovido por el Agente Urbanizador *TERRA VILLAGE LAND, S.L.* Se acompaña a dicho oficio la siguiente documentación, en un CD en formato pdf:

   a. Modificación Puntual nº1 del Plan Parcial del Sector 3/1 (mayo de 2017).

   b. Memoria de viabilidad económica (mayo de 2017).

   c. Memoria de sostenibilidad económica (mayo de 2017).

   d. Estudio de integración paisajística (marzo de 2017).

   e. Análisis de movilidad interior y conexión exterior a través de medios no motorizados (marzo de 2017).

   f. Propuesta de uso de energías renovables (marzo de 2017).

   g. Estudio acústico (marzo de 2017).

   h. Información sobre redes de saneamiento de aguas residuales y de aguas pluviales (marzo de 2017).

   i. Informe de afecciones a vías pecuarias (mayo de 2017).

   Además, se aporta copia del acuerdo adoptado por la Comisión de Evaluación Ambiental el 9 de febrero de 2017, relativo a la emisión del Informe Ambiental y Territorial Estratégico del citado instrumento de planeamiento, que recoge el contenido del informe de la Unidad de Carreteras en Alicante (antecedente de hecho 4º).

6. Con fecha 3 de agosto de 2017 (nº RS 2750) la Unidad de Carreteras en Alicante solicita al Ayuntamiento la subsanación de los aspectos siguientes en la documentación presentada:

FIRMADO por : PEIRO MIRET, EMILIO A fecha: 17/07/2018 12:19:52
Total folios: 9 (4 de 9) Código Seguro de Verificación: MFOM025810
ID DOCUMENTO: 6A4EXJyQEXF1cR2B3zZqcRGES4s=
Verificación código: https://sede.benidorm.org/verifica

a. Los planos deben reflejar el estado actual de las carreteras del Estado y en ellos se deben grafiar las zonas de protección establecidas en la Ley 37/2015, de Carreteras.

b. Los planos deben reflejar el enlace autorizado por la Resolución de 3-feb-17 de referencia A3.16.0137.VSL, de la Demarcación de Carreteras del Estado en la Comunidad Valenciana, así como las zonas de protección que este genere.

c. Se deben incluir en la parte normativa varios preceptos recogidos en la legislación sobre Carreteras del Estado y el condicionado de la Resolución de 3-feb-17 de referencia A3.16.0137.VSL.

d. Se debe aportar un estudio de tráfico y capacidad.

e. Se deben aclarar varios aspectos del estudio acústico.

f. Se deben tener en cuenta varias prescripciones sobre las redes de saneamiento de aguas residuales y aguas pluviales.

g. El plan parcial se debe ajustar a la realidad de las infraestructuras ejecutadas y requeridas por las Administraciones sectoriales (en concreto, cumplirá el condicionado de la Resolución de 3-feb-17 de referencia A3.16.0137.VSL).

7. Con fecha 3 de mayo de 2018 (nº RE 1377) tiene entrada en la Unidad de Carreteras en Alicante un oficio del Servicio Territorial de Urbanismo solicitando informe en cuanto a las competencias de este organismo de la Modificación Puntual nº 1 del Plan Parcial 3/1 "Industrial" de Benidorm. En el oficio se indica un enlace desde el que se accede a la siguiente documentación (en formato pdf):

   a. Modificación Puntual nº1 del Plan Parcial del Sector 3/1 (enero de 2018).

   b. Anexo a la Modificación Puntual: Resumen ejecutivo (enero de 2018)

   c. Cédula de urbanización expedida el 29-enero-18.

   d. Memoria de viabilidad económica (mayo de 2017, revisión de enero de 2018).

   e. Memoria de sostenibilidad económica (mayo de 2017, revisión de enero de 2018).

   f. Estudio de integración paisajística (marzo de 2017).

   g. Análisis de movilidad interior y conexión exterior a través de medios no motorizados (marzo de 2017).

   h. Plan de movilidad del centro comercial (febrero de 2018).

   i. Informe municipal a efectos de movilidad de noviembre de 2017.

   j. Propuesta de uso de energías renovables (marzo de 2017).

FIRMADO por PEDRO MIRET, EMILIO. A fecha: 17/07/2018 12:
Total folios: 9 (1 de 9) - Código Seguro de Verificación: MFOM
ID DOCUMENTO: 6A4EXJyQHXF1cR2B3ZZqcRGE84s=
Verificación código: https://sede.boniform.org/verifica

k. Estudio de tráfico (enero de 2018).

l. Estudio acústico (marzo de 2017).

m. Información sobre redes de saneamiento de aguas residuales y de aguas pluviales (marzo de 2017).

n. Dos informes de afecciones a vías pecuarias (mayo de 2017).

Asimismo, se acompañan una serie de informes municipales y de varias administraciones sectoriales.

ANÁLISIS DE LA DOCUMENTACIÓN PRESENTADA

Analizada la documentación facilitada por el Servicio Territorial de Urbanismo, en su oficio de 3 de mayo de 2018, en lo que afecta a la Red de Carreteras del Estado, se observa lo siguiente:

A. MODIFICACIÓN PUNTUAL Nº1 DEL PLAN PARCIAL DEL SECTOR PP 3/1

En cumplimiento del requerimiento de este organismo de 3 de agosto de 2017 (Antecedente 6º), en la documentación gráfica del Plan Parcial aparece correctamente reflejado el estado actual de las carreteras del Estado, indicando la arista exterior de la explanación y las zonas de protección establecidas en la *Ley 37/2015, de Carreteras.*

Se refleja el enlace proyectado citado en el Antecedente 3º, con la arista exterior de la explanación generada por todas sus calzadas y las correspondientes zonas de protección establecidas en la *Ley 37/2015, de Carreteras.*

No obstante, la planta de la red viaria del sector, parcialmente construida con anterioridad a esta modificación puntual, no refleja la arista exterior de su explanación, por lo que no se puede determinar su situación respecto a las zonas de protección de la carretera, especialmente a la zona de servidumbre. Asimismo, cabe señalar que la construcción de muros dentro de la zona de limitación a la edificabilidad no está permitida por la citada *Ley 37/2015, de Carreteras*, lo cual debe ser tenido en cuenta en el diseño del viario adyacente a la N-332.

Asimismo, hay que señalar que existe en el extremo Este del sector una pequeña parte de parcela tipo "industrial" dentro de la zona de limitación a la edificabilidad generada por la glorieta elevada del nuevo enlace.

FIRMADO por PEDRO MIRET, EMILIO. A fecha: 17/07/2018 1... ID DOCUMENTO: 6A4EXJyQEXF1qB2B3ZZgcRGBS4s=
Total folios: 9 (6 de 9) - Código Seguro de Verificación: MFOM025... Verificación código en: https://sede.benidorm.org/verifica

B. ESTUDIO COMPLEMENTARIO E7 – ESTUDIO DE TRÁFICO

En cumplimiento del requerimiento de este organismo de 3 de agosto de 2017 (Antecedente 6º), se acompaña un estudio de tráfico, el cual es una copia del contenido en el proyecto (redactado en noviembre de 2016) autorizado por la resolución de esta Demarcación de Carreteras de 3 de febrero de 2017, del expediente A3.16.0137.VSL (Antecedente 3º).

El objetivo del estudio de tráfico es, en cumplimiento del artículo 36.9 de la *Ley 37/2015, de Carreteras* y la *Orden/FOM/2873/2007 de 24 de septiembre*, el análisis del impacto producido por el tráfico generado por la *Modificación Puntual nº 1 del Plan Parcial 3/1 "Industrial" del PGMO de Benidorm* en el nivel de servicio de la carretera N-332.

Se ha considerado la puesta en servicio en el año 2017 y como año horizonte del estudio el 2037. La fecha de puesta en servicio es coherente con la fecha de redacción del estudio (noviembre de 2016), pero no con la modificación urbanística que se tramita.

Las zonas de la red viaria en las cuales se ha analizado el nivel de servicio por considerarlas posibles zonas de conflicto, son las siguientes:

1. Glorieta a distinto nivel sobre la N-332.
2. Tramo de trenzado N-332 sentido Este.
3. Tramo de trenzado N-332 sentido Oeste.
4. Carriles de cambio de velocidad N-332 Este.

Hay que significar en este punto la ausencia de análisis en dos elementos importantes de la red viaria como son los respectivos ramales de salida de la N-332 hacia las glorietas del enlace con la CV-70.

La prognosis de tráfico ha estudiado 2 escenarios:

- Escenario 0. Situación del tramo estudiado en la situación actual sin la construcción del enlace autorizado por la Demarcación de Carreteras del Estado en la Comunidad Valenciana en el expediente A3.16.0137.VSL.
- Escenario 1. Situación del tramo estudiado considerando la construcción del enlace autorizado por la Demarcación de Carreteras del Estado en la Comunidad Valenciana en el expediente A3.16.0137.VSL y conexión del denominado vial de discotecas.

En la estimación del tráfico generado por el suelo industrial del sector se observa que se ha considerado exclusivamente el uso industrial para el mismo. En el artículo 15 de la Memoria de la *Modificación Puntual nº 1 del Plan Parcial 3/1 "Industrial" del PGMO de Benidorm* y en la correspondiente ficha de ordenación se especifica como uso compatible el "*terciario comercial con*

FIRMADO por : PEIRO MIRET, EMILIO. A fecha : 17/07/2017 ...
Total folios: 9 17 de 9) Código Seguro de Verificación: M...
ID DOCUMENTO: 6A4EXUyQEXFicR2B3ZZqcRGES4=
Verificación en: https://sede.benidorm.org/verifica

excepción de agrupaciones comerciales y grandes establecimientos comerciales en el artículo 112.2 b) y c) de las N.U. del PGOU'. Este hecho supone que el tráfico estimado en el estudio de tráfico en el suelo industrial resulte considerablemente inferior al tráfico potencial del mismo, que finalmente puede llegar a ser el tráfico real. De esta forma, los cálculos de los niveles de servicio se han realizado con un tráfico notablemente inferior al que debería ser considerado, especialmente en el nuevo enlace con glorieta a distinto nivel en la N-332.

Se recomienda el análisis de los niveles de servicio en las glorietas mediante más de una metodología de cálculo para contrastar la variabilidad y sensibilidad de las mismas.

Por lo tanto, se entiende necesaria la subsanación del estudio de tráfico, de forma que contemple al menos las cuestiones expuestas anteriormente.

En el caso de que se deduzca del estudio de tráfico unos niveles de servicio inadecuados en los elementos viarios sensibles de la N-332, se plantearán las propuestas de mejora oportunas, justificando técnicamente que con éstas se obtiene un nivel de servicio adecuado. Dichas propuestas deben ser expuestas en documentación gráfica para verificar aproximadamente su geometría, trazado y compatibilidad con el entorno existente.

Cabe significar en este punto que con el tráfico considerado por el estudio, el movimiento desde el sentido Alicante de la N-332 hacia el sector, a través del ramal de salida y glorieta del nuevo enlace, se encuentra saturado y previsiblemente puede requerir medidas correctoras, tanto en el viario del enlace como en el viario interno del propio sector.

C. ESTUDIO COMPLEMENTARIO E9 – ESTUDIO ACÚSTICO

El contenido de este apartado es idéntico al presentado con fecha 5 de julio de 2017 (Antecedente 5ª), por lo que se reitera lo expresado en el requerimiento de esta Unidad de 3 de agosto de 2017 (Antecedente 6º).

D. ESTUDIO COMPLEMENTARIO E8 – REDES DE SANEAMIENTO Y AGUAS PLUVIALES

El contenido de este apartado es idéntico al presentado con fecha 5 de julio de 2017 (Antecedente 5º), por lo que se reitera lo expresado en el requerimiento de esta Unidad de 3 de agosto de 2017 (Antecedente 6º).

FIRMADO por: PEIRO MIRET, EMILIO. A fecha: 17/07/2018 12:19 | ID DOCUMENTO: 6A4EXUyQBXF1qB2B3ZZqcRGB64s=
Total folios: 9 (8 de 9) Código Seguro de Verificación: MFOMD2S | Verificación en: https://sede.benidorm.org/verifica

CONCLUSIÓN

A la vista de los antecedentes citados y examinada la documentación presentada, a efectos de la emisión del informe de la Dirección General de Carreteras prescrito por el artículo 16.6 de la *Ley 37/2015, de 29 de septiembre, de Carreteras*, **DEBERÁ SUBSANAR LA SOLICITUD FORMULADA APORTANDO LA SIGUIENTE DOCUMENTACIÓN:**

1. Los planos de la Modificación Puntual sometida a informe, además de reflejar el estado actual de las carreteras del Estado afectadas y el proyecto del enlace autorizado en el expediente A3.16.0137.VSL (Antecedente 3º) y sus respectivas zonas de protección, indicarán también la arista exterior de la explanación generada por el viario de la urbanización, que no podrá invadir la zona de servidumbre. Tampoco se podrán realizar muros u otras obras o instalaciones no permitidas dentro de la zona de limitación a la edificabilidad.
2. Estudio de Tráfico y Capacidad, en el que se subsanen las deficiencias indicadas al respecto en el punto B del Análisis de la documentación presentada del presente oficio. En el caso de que se deduzca del estudio de tráfico unos niveles de servicio inadecuados en los elementos viarios sensibles de la N-332, se plantearán las propuestas de mejora oportunas, justificando técnicamente que con éstas se obtiene un nivel de servicio adecuado. Dichas propuestas deben ser expuestas en documentación gráfica para verificar aproximadamente su geometría, trazado y compatibilidad con el entorno existente.
3. En lo relativo al estudio acústico que se aporta, se aclararán los siguientes aspectos:
   3.1. Los datos de tráfico en las carreteras del Estado introducidos en el modelo serán coherentes con los del estudio de tráfico para el año horizonte que se considere.
   3.2. Los objetivos de calidad a cumplir serán los más restrictivos de todos los usos compatibles con el sector. Se comprobará asimismo el cumplimiento de los límites establecidos por la normativa autonómica.
   3.3. Se proyectarán medidas de protección para evitar que se sobrepasen los objetivos de calidad y se aportarán los correspondientes mapas de isófonas para comprobar la efectividad de dichas medidas.
4. En lo que respecta a las redes de saneamiento y abastecimiento, descritas en el documento denominado *Información sobre redes de saneamiento de aguas residuales y de aguas pluviales* adjunto a la solicitud, se tendrán en cuenta las siguientes prescripciones:
   4.1. No se podrá proyectar ningún elemento de edificación (construcciones, incluidas las que se desarrollen en el subsuelo, como casetas o pozos) dentro de la zona de limitación a la

FIRMADO por PEIRO MIRET, EMILIO. A fecha: 17/07/2017
Total folios: 9 (9 de 9) - Código Seguro de Verificación: [illegible]
ID DOCUMENTO: 6A4EXJyOHXF1cR2B3ZZgcRGES4s=
Verificación código: https://sede.benidorm.org/verifica
Verificación código: [illegible]

edificabilidad de las carreteras del Estado. Esto incluye las zonas de protección del enlace autorizado en el expediente A3.16.0137.VSL (Antecedente 3º).

4.2. No se podrán verter aguas de escorrentía procedentes del sector al sistema de drenaje de la carretera.

Se deberán subsanar todas las cuestiones indicadas en el presente oficio, sustanciándolas para la emisión de informe vinculante por la Dirección General de Carreteras a la *Modificación Puntual nº 1 del Plan Parcial 3/1 "Industrial" del PGMO de Benidorm.*

El Ingeniero Jefe de la Unidad de Carreteras en Alicante

Firmado digitalmente.: Emilio Peiró Miret

GENERALITAT VALENCIANA
Conselleria d'Habitatge, Obres Públiques i Vertebració del Territori

Direcció General d'Ordenació del Territori, Urbanisme i Paisatge

CIUTAT ADMINISTRATIVA 9 D'OCTUBRE – TORRE 1
C/ de la Democràcia, 77 - 46018 VALÈNCIA - Tel. 012

RECIBÍ
Fecha: 19/9/18
1157

ASSUMPTE: INFORME RELATIU A LA MODIFICACIÓ PUNTUAL NÚM. 1 DEL PLA PARCIAL DEL SECTOR 3/1 INDUSTRIAL DE **BENIDORM** (ALACANT)

42/2016-EAE ARP
EP 2016/147 CS/fa

En relació amb l'expedient citat en l'encapçalament, s'emet el següent informe en matèria d'infraestructura verda i paisatge:

1. En data 25 de novembre de 2016, aquest Servei emet un informe sol·licitud del Servei d'Avaluació Ambiental Estratègica en la fase de tramitació ambiental de l'expedient.

   El Pla Parcial per al desenvolupament del sector PP 3/1 del PGOU de Benidorm va ser aprovat definitivament en data 28 de gener de 2002 i la seua urbanització es troba parcialment executada.

   La modificació proposada té per objecte l'adaptació de les infraestructures de connexió del sector amb la CV-70 i N-332, al disseny establit per les administracions sectorials; el reajustament de la configuració física d'algunes parcel·les lucratives, derivat de l'adaptació anterior; i la modificació de les normes urbanístiques quant a les condicions de parcel·lació en general, i a les condicions de l'edificació en la zona terciària, en particular.

   Vistos l'abast de les modificacions i el contingut en matèria de paisatge de la documentació aportada en eixa fase, es considera que l'adaptació del Pla Parcial a les condicions de connexió del sector amb les infraestructures CV-70 i N-332 i la introducció d'una rotonda en l'enllaç dels carrers C i D no tindran una incidència significativa en el caràcter o la percepció del paisatge susceptible de configuració conforme al Pla vigent. No obstant això, es considera necessària la redacció d'un estudi d'integració paisatgística que permeta valorar l'afecció paisatgística i visual de la resta de les modificacions de determinacions d'ordenació, amb independència del seu caràcter estructural o detallat, podent arribar a ser necessàries com a mesures d'integració paisatgística la modificació o l'ajust dels paràmetres proposats.

2. En data 3 de maig de 2018, el Servei Territorial d'Urbanisme d'Alacant sol·licita informe en les matèries de competència d'aquest Servei respecte de la documentació presentada per a la seua aprovació definitiva.

3. De conformitat amb els articles 6, 34, 35 i 63 de la Llei 5/2014, de 25 de juliol, d'Ordenació del Territori, Urbanisme i Paisatge, de la Comunitat Valenciana (d'ara en avant LOTUP), el paisatge ha d'integrar-se en la planificació territorial i urbanística, per mitjà de la incorporació en els seus plans i projectes de condicionants, criteris o instruments de paisatge, en funció de l'abast de les seues determinacions i del paisatge afectat

4. Analitzada la documentació que es troba en aquest Servei, es realitzen les consideracions següents:

   a) Es redacta estudi d'integració paisatgística el contingut formal del qual s'adequa al que establix l'article 6.4 i l'annex II de la LOTUP.

      Vist l'abast de les modificacions normatives proposades així com el de les mesures d'integració paisatgística establides, cal reiterar que, de conformitat amb l'article 44, **l'Administració competent** per a l'informe de **l'estudi d'integració** elaborat i l'efectivitat de les mesures d'integració paisatgística proposades serà l'Ajuntament, que haurà d'emetre el seu informe amb caràcter previ a l'aprovació, en aquest cas, de la modificació de l'ordenació detallada de l'àmbit.

   b) No obstant això, respecte de la definició de la **infraestructura verda a l'escala del Pla Parcial** requerida en l'informe d'aquest Servei de data 25 de novembre de 2016 de conformitat amb el que establix l'article 4, apartats 2 i 3 de la LOTUP, i sent que conforme a l'apartat 3 citat correspon a aquesta conselleria la supervisió de la seua coherència i funcionalitat, cal realitzar les consideracions següents:

CSV:2VD9LDBE-2I1A4EQB-7DFPMADK URL de validación:https://www.tramita.gva.es/csv-front/index.faces?cadena=2VD9LDBE-2I1A4EQB-7DFPMADK

i. Atés que la definició i delimitació de la infraestructura verda a escala del Pla és una determinació d'ordenació del mateix, ha de corregir-se el nom del plànol corresponent, numerat com d'informació, "I-6", de manera que no puga donar lloc a confusió, així com incloure en la normativa urbanística la definició de l'esmentada infraestructura, que només apareix en la memòria justificativa.

ii. En tot cas, la infraestructura verda ha d'incloure, a nivell gràfic i de definició, els sòls dotacionals definits en el Pla, sent que estos són espais lliures oberts en general lliures d'edificació, així com els recorreguts no motoritzats previstos, encara que estos es trobaren grafiats en els sòls dotacionals indicats, considerant adequada la regulació de la infraestructura verda definida d'acord amb allò que s'ha sol·licitat, donat el caràcter d'estos espais.

El que es dóna trasllat per a coneixement i efectes oportuns.

TÈCNIC DEL SERVEI
D'INFRAESTRUCTURA VERDA I PAISATGE

Firmado por Mª Concepcion Sanmartin Ros el 14/09/2018 13:23:45

V. i P. CAP DEL SERVEI
D'INFRAESTRUCTURA VERDA I PAISATGE

Firmado por Carmen Gallart Piñol el 17/09/2018 08:47:44

CSV:2VD9LDBE-2I1A4EQB-7DFPMADK URL de validación:https://www.tramita.gva.es/csv-front/index.faces?cadena=2VD9LDBE-2I1A4EQB-7DFPMADK

Ayuntamiento de Benidorm - REGISTRO DE ENTRADA
FECHA: 28/09/2018 11:14:42
Nº: 201899900034556 / Exp: 2018/REGING-11620

ID DOCUMENTO: P7agaTE0kpjszt1bfKFx7fFBSjc=
Verificación código: https://sede.benidorm.org/verifica

REGISTRO DE ENTRADA

Ayuntamiento de Benidorm

TIPO DOCUMENTO: Registro de Documentación no normalizada

FECHA PRESENTACIÓN:28-09-2018 EXPEDIENTE: 2018/REGING-11620

DATOS DEL INTERESADO

NOMBRE: TERRA VILLAGE LAND SL DNI/CIF: B53634960 DOMICILIO: Plaza Hispanidad 4 C.P.: 03503 PROVINCIA: Alicante MUNICIPIO: BENIDORM TLFNO. FIJO: 666552424 MÓVIL: 666552424 E-MAIL: josea.soto@grupoplaza.org

DOMICILIO A EFECTOS DE NOTIFICACIÓN

DOMICILIO: Plaza Hispanidad 4 C.P.: 03503 PROVINCIA: Alicante MUNICIPIO: BENIDORM

DATOS DE LA SOLICITUD

EXPONE

Que con fecha 8 de agosto de 2018 se recibió oficio del Ayuntamiento de Benidorm, con registro de salida 2018/REGSAL-6565, mediante el cual se nos daba, a su vez, conocimiento del informe remitido por el Ministerio de Fomento, Demarcación de Carreteras de la Comunidad Valenciana a Servicio Territorial de la Conselleria d'Habitatge, Obres Publiques i Vertebracio del Territori sobre la consulta de este ultimo en relación a la Modificación Puntual nº 1 del Plan Parcial PP3/1 de Benidorm, del que la mercantil que represento es Agente Publico Urbanizador. Del citado Informe de Ministerio de Fomento se desprende la necesidad de subsanar ciertos extremos, así como aportar documentación complementaria para obtener informe favorable de dicha administración sectorial. Al objeto de realizar dicha subsanación se ha realizado por Typsa, ingeniería encargada de la redacción, tanto de la modificación del Plan Parcial, como del proyecto de construcción del enlace de la variante de Benidorm con el Sector PP3/1 y conexión con la Avda. de la Comunidad Valenciana cuyo promotor es el Ayuntamiento de Benidorm, informe detallado subsanando cada uno de los condicionantes impuestos por la Demarcación de Carreteras.

SOLICITA

Que tenga por presentado el documento descrito anteriormente y se sirva dar traslado, a la mayor brevedad posible, al Servicio Territorial de la Conselleria d'Habitatge, Obres Publiques i Vertebracio del Territori de Alicante, así como a la Demarcación de Carreteras de la Comunidad Valenciana, unidad de carreteras de Alicante

Estos datos que usted nos facilita se incorporarán a un fichero informático cuyo responsable es el Ayuntamiento de Benidorm. Puede ejercer sus derechos de acceso, rectificación, cancelación u oposición solicitándolo en el Registro General de este Ayuntamiento, según lo dispuesto en la Ley orgánica 15/1999, de 13 de diciembre, de protección de datos de carácter personal.

FIRMADO POR	FECHA FIRMA
BALLESTER CHOFRE ENRIQUE	28-09-2018 11:14:37

1. INTRODUCCIÓN Y OBJETO

Se redacta el presente informe con el objeto de contestar al escrito recibido del Ministerio de Fomento, de fecha 17 de julio de 2018, que informaba, a solicitud del Ayuntamiento de Benidorm, la Modificación Puntual nº 1 del Plan Parcial /1 "Industrial" del PGMO de Benidorm.

En el citado informe, redactado por la Unidad de Carreteras en Alicante de la Demarcación de Carreteras del Estado en la Comunidad Valenciana, se requería la subsanación de una serie de aspectos incluidos en la documentación presentada.

En los apartados siguientes se contesta punto por punto las indicaciones del citado informe.

2. CONTESTACIÓN A LAS CORRECCIONES SOLICITADAS

Punto 1 del informe: Los planos de la modificación puntual reflejarán el estado actual de las carreteras del Estado afectadas.

Se han incluido en los planos de la Modificación Puntual el estado actual de las carreteras del Estado afectadas, así como las zonas de dominio público, protección y limitación de la edificabilidad, establecidas por la Ley 37/2015, de 29 de septiembre, de carreteras, al menos a escala 1:2000. Asimismo, se ha incluido la arista exterior de la explanación generada por el viario de la parte sur de la urbanización, comprobándose que no invade la Zona de Dominio Público de la carretera N-332. Se adjunta como Anexo 1 el plano con las diferentes líneas de protección.

En cuanto a la parcela industrial que se encuentra dentro de la línea de edificabilidad de la glorieta del nuevo enlace de la N-332, efectivamente, dicha línea invade esa parcela, pero no la línea de fachada a la que obliga el Plan Parcial en su normativa sobre el retranqueo de las mismas. Quedando, en cualquier caso, condicionada cualquier obra en esa zona de la parcela, a la pertinente autorización del Ministerio de Fomento.

Punto 2 del informe: Subsanaciones del Estudio de Tráfico y Capacidad. Incluir las propuestas de mejora oportunas en el caso en que se deduzca del Estudio de Tráfico niveles de servicio inadecuados para los elementos viarios sensibles de la N-332.

Se ha realizado una revisión del estudio de tráfico teniendo en cuenta las indicaciones realizadas en el punto B del análisis de la documentación del oficio del Ministerio de Fomento.

- Se ha corregido el año de puesta en servicio, pasando a ser 2020, y el año horizonte 2040 para hacerlas coherentes con la modificación urbanística que se tramita.
- Se ha incluido el análisis del nivel de servicio de los ramales de conexión de la N-332 con las glorietas de la CV-70.
- Se ha revisado las hipótesis de generación de tráfico y se consideran correctas, ya que las superficies de suelo comercial e industrial se ajustan al caso más desfavorable de los

permitidos en la ficha de planeamiento del Plan Parcial. Asimismo, se ha considerado las horas punta más desfavorables tanto en día laborable como en fin de semana.

- Del análisis de la capacidad de los elementos singulares afectados se deduce que no existe ninguno que presente problemas de capacidad, salvo el ramal de acceso a la nueva glorieta del enlace autorizado desde el Sector, si bien la congestión de este ramal no afecta a la N-332 ni al enlace, sino a los viales de salida del Polígono.
  No obstante, debido a los problemas de capacidad que presenta en la actualidad el tramo no desdoblado de la N-332, se muestra la posibilidad de incorporar una nueva vía de servicio que permita el acceso directo al Sector sin circular por la glorieta, lo que mejoraría apreciablemente el funcionamiento de la misma y reduciría el riesgo de que se produzca una saturación del ramal N-332 sentido Alicante - Sector y la cola de vehículos pudiese alcanzar a la propia carretera nacional.

Se adjunta como Anexo 2 el estudio de tráfico actualizado.

Punto 3 del informe: aclaración de aspectos relativos al estudio acústico.

Tal y como se ha indicado en el apartado anterior, la generación de tráfico considerada en el Estudio de Tráfico es acorde a los usos del suelo más desfavorables, y el estudio acústico cumple con las prescripciones indicadas en los puntos 3.1, 3.2 y 3.3 del informe del Ministerio de Fomento.

Punto 4 del informe: prescripciones relativas a las redes de saneamiento y de abastecimiento.

En cuanto al punto 4.1 del informe, existe un pozo de saneamiento situado dentro de la zona de limitación de la edificabilidad de la carretera N-332 (incluyendo las zonas de protección del nuevo enlace autorizado). No obstante, conviene indicar que este pozo, perteneciente a la red de saneamiento es de pequeña entidad, y no se trata de una modificación introducida como consecuencia de la Modificación Puntual nº 1, sino que estaba incluido en el Plan Parcial aprobado. Además, el citado pozo de bombeo, así como la red de saneamiento asociada al mismo, se encuentra ejecutada en la actualidad.

Y en lo relativo a la escorrentía de aguas del sector, tanto las residuales, como las pluviales, van entubadas hasta sus puntos de vertido, las primeras a colectores que las conducen hasta la depuradora, y las segundas a cauce público sin utilizar para ello los elementos de drenaje de la carretera.

Paterna a 21 de septiembre de 2018

Fdo.: Javier Cordellat González

EL INGENIERO AUTOR DEL INFORME

ANEXO 1. Plano de líneas de protección

MODIFICACIÓN Nº 1 DEL PLAN PARCIAL DEL SECTOR PP3/1 DE BENIDORM

0-7

ORDENACIÓN

AFECCIONES

BENIDORM
SEPTIEMBRE 2018

ESCALA EN A0
1/2.000

TYPSA
CONSULTORES
CONSULTANTS
CONSULTORS

LEYENDA

- LIMITE SECTOR
- LÍNEA DE AFECCIÓN LEY 37/2015
- LÍNEA DE LIMITACIÓN A LA EDIFICABILIDAD LEY 37/2015
- LÍNEA DE SERVIDUMBRE LEY 37/2015
- LÍNEA DE DOMINIO PÚBLICO LEY 37/2015
- ARISTA DE EXPLANACIÓN DE LA URBANIZACIÓN
- TERCIARIO
- INDUSTRIAL
- ZONA VERDE
- PROTECCIÓN
- APARCAMIENTO
- VIAS PECUARIAS

ANEXO 2. Estudio de Tráfico



HOJA DE CONTROL DE CALIDAD						
DOCUMENTO	Anexo nº 2: Estudio de tráfico					
PROYECTO						
CÓDIGO	UR1994-PC-AX-06-OL-Ed4					
AUTOR	FIRMA	IBM	IBM	IBM	VVM	
	FECHA	03/11/2016	14/09/2016	18/11/2015	31/07/2018	
VERIFICADO	FIRMA	SGB				
	FECHA	04/11/2016				
DESTINATARIO	TERRA VILLAGE LAND, S.L.					
NOTAS						

ÍNDICE

1. INTRODUCCIÓN Y OBJETO DEL ESTUDIO 1
2. DESCRIPCIÓN DEL TRAMO EN ESTUDIO 1
3. DATOS DE PARTIDA 1
3.1. TRABAJO REALIZADO 2
3.1.1. Realización de aforos 2
3.1.2. Estimación de tráfico generado por uso de suelo comercial 2
3.1.2.1. Número de vehículos 2
3.1.2.2. Reparto de flujos 3
3.1.2.2.1 Mensual 3
3.1.2.2.2 Semanal 3
3.1.2.2.3 Horario 3
3.1.3. Estimación de tráfico generado por uso de suelo industrial 4
3.1.3.1. Intensidades de tráfico previstas en hora punta 4
3.1.3.2. Intensidades de tráfico simultáneo con el uso comercial 4
3.1.4. Escenarios estudiados 4
3.1.5. Factores para el cálculo de las intensidades horarias 4
3.1.5.1. Intensidad horaria para la hora punta del día laborable 4
3.1.5.2. Intensidad horaria para la hora punta del fin de semana 5
3.1.6. Tráfico generado en el vial de conexión con la Avenida de la Comunidad Valenciana 5
3.1.7. Otros centros comerciales existentes en la zona de estudio 6
3.1.8. Asignación de tráfico 6
3.1.8.1. Escenario 0 6
3.1.8.1.1 Matrices origen – destino para día laborable 19 a 20 horas. Año 2015 7
3.1.8.1.2 Matrices origen – destino para sábado 19 a 20 horas. Año 2015 8
3.1.8.2. Escenario 1 8
3.1.8.2.1 Matrices origen – destino para día laborable 19 a 20 horas. Año 2015 9
3.1.8.2.2 Matrices origen – destino para sábado 19 a 20 horas. Año 2015 10
4. TASAS DE CRECIMIENTO RECOMENDADAS POR EL MINISTERIO DE FOMENTO 10
5. PROGNOSIS DE TRÁFICO 11
5.1. ESCENARIO 0 11
5.2. ESCENARIO 1 14
5.3. ANÁLISIS DEL MOVIMIENTO BENIDORM OESTE – CENTRO COMERCIAL OESTE 16

ÍNDICE

6. CÁLCULO DEL NIVEL DE SERVICIO 16
6.1. ESCENARIO 0 17
6.1.1. DÍA LABORABLE 17
6.1.2. SÁBADO 17
6.2. ESCENARIO 1 18
6.2.1. DÍA LABORABLE 18
6.2.2. SÁBADO 19
7. NIVEL DE SERVICIO EN ZONAS SINGULARES 20
8. CONCLUSIONES 23
9. CATEGORÍA DE TRÁFICO PESADO 24

APÉNDICE 1. ESTUDIO DE TRÁFICO DEL "PROYECTO BÁSICO DE ENLACE EN LA CARRETERA N-332 Y CONEXIÓN CON LA AVENIDA DE LA COMUNIDAD VALENCIANA (BENIDORM)".

APÉNDICE 2. ESTUDIO DE TRÁFICO DEL "CARRETERA N-332, DE CARTAGENA A VALENCIA. VARIANTE DE ALTEA. P.P.K.K. 148,500 A 164,100"

APÉNDICE 3. DATOS DE TRÁFICO. AFOROS

APÉNDICE 4. CÁLCULO DEL NIVEL DE SERVICIO

APÉNDICE 5. HISTÓRICO DE DATOS DE TRÁFICO

APÉNDICE 6. CÁLCULO DEL NIVEL DE SERVICIO EN ZONAS SINGULARES

APÉNDICE 7. VIA DE SERVICIO CC ESTE

1. INTRODUCCIÓN Y OBJETO DEL ESTUDIO

El objeto del presente estudio es la definición de los parámetros que desde el punto de vista de tráfico ha de considerar el presente proyecto. Así pues, este estudio define los datos básicos para el proyecto de las secciones estructurales del firme, el nivel de servicio esperado en el año horizonte, etc.

Una vez expuestos y analizados los datos de partida se procede a la actualización de los mismos realizando una prognosis de crecimiento que permita conocer la evolución del mismo hasta el año de puesta en servicio de la carretera y en el año horizonte.

Por último, se realizará una asignación de tráfico del tramo proyectado, así como el cálculo de los niveles de servicio y la categoría de tráfico pesado para las diversas carreteras.

2. DESCRIPCIÓN DEL TRAMO EN ESTUDIO

La actuación proyectada contempla la conexión de la actual carretera N-332 con la Avenida de la Comunidad Valenciana, también denominado "Vial de Discotecas", de forma que constituya un nuevo acceso a la zona de Levante del núcleo urbano de Benidorm y un nuevo acceso al sector P.P. 3.1 de Benidorm. Dicho polígono se encuentra actualmente en desarrollo y se encuentra limitado al norte por la autopista de peaje AP-7, al oeste por la carretera CV-70 y al sur por la carretera N-332.

Se define una glorieta y cuatro ramales que conectan de forma directa la glorieta con la actual N-332 al este de la actuación (carretera de un carril por sentido) y al oeste con la N-332 ya desdoblada mediante la actuación del proyecto de Construcción "Aumento de la Capacidad Variante de Benidorm, clave: 23-A-3660".

Como se comentaba anteriormente, se diseña una glorieta a la altura del polígono de Benidorm P.P.3.1 que canalice y recoge todos los movimientos del nuevo sector. De este modo, una vía con dos carriles por sentido de circulación conecta ambas glorietas. Por último se conecta dicha glorieta (deprimida del actual terreno una altura aproximada de 1 metro) con los actuales viales de la urbanización en el tramo necesario. En el sur se conecta la glorieta con el nuevo vial de acceso a Benidorm.

3. DATOS DE PARTIDA

Para la realización del presente estudio de tráfico se han utilizado los siguientes datos de partida, que se incluyen como apéndice a este anejo:

- Estudio de tráfico del "PROYECTO BÁSICO DE ENLACE EN LA CARRETERA N-332 Y CONEXIÓN CON LA AVENIDA DE LA COMUNIDAD VALENCIANA (BENIDORM)".
- Estudio de tráfico de acceso al P.P. 3/1 desde la N-332 (Variante de Benidorm) redactado por Asocivil en marzo de 2014 para la Mercantil Unibail Rodamco.
- Estudio de Tráfico realizado en el Proyecto de Construcción "Carretera N-332, de Cartagena a Valencia. Variante de Altea. P.P.K.K. 148,500 a 164,100".
- Mapas de tráfico del Ministerio de Fomento del año 2015 y posteriores.
- Mapas de tráfico de la Comunidad Valenciana del año 2015, editado por la Conselleria de Vivienda, Obras Públicas y Vertebración del Territorio y datos de años posteriores

- Aforos realizados en las vías principales de acceso a Benidorm, por el Ayuntamiento de Benidorm en los años 2015 y 2016.
- Superficies de suelo industrial y comercial que se reflejan en el plan parcial.

3.1. TRABAJO REALIZADO

El trabajo realizado se puede resumir en lo siguiente:

- Realización de aforos en la zona de actuación
- Estimación de tráfico generado por el uso de suelo industrial del Polígono P.P. 3/1.
- Estimación de tráfico generado por el uso comercial del P.P. 3/1.
- Construcción de una matriz de movilidad
- Obtención de la matriz de viajes (origen/destino).

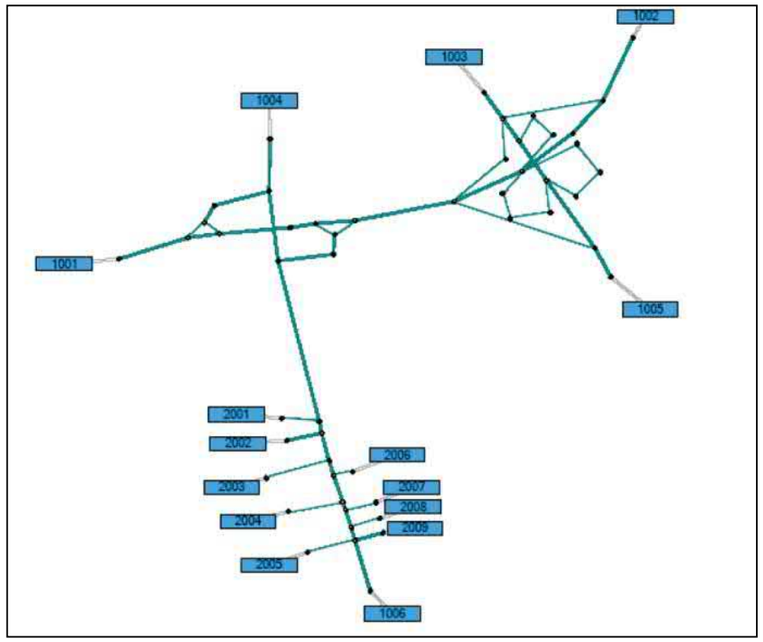
3.1.1. Realización de aforos

Para la obtención de la matriz de viajes se realizaron una serie de aforos en la zona de actuación, mediante aforadores electromagnéticos, que midieron el total de vehículos que pasaron durante una semana completa. Estos aforos permiten conocer los movimientos, entre otros de menor relevancia, cuyo origen y/o destino son:

- N-332 oeste (movimiento 1001).
- N-332 este (movimiento 1002)
- CV-70 norte (movimiento 1004)
- CV-70 sur (movimiento 1006)
- CV-753 norte (movimiento 1003)
- CV-753 sur (movimiento 1005)

Los primeros aforos se realizaron en el año 2009. Para actualizar estos datos se realizaron nuevos aforos en el mes de febrero de 2014. Por último, para realizar este estudio de tráfico con los datos más actualizados, se han empleado los aforos realizados durante el año 2015 por la Generalitat Valenciana y el Ministerio de Fomento, así como los aforos realizados por el Ayuntamiento de Benidorm en las principales vías de acceso a la ciudad. De estos últimos se dispone de los datos por horas del último año, lo que se ha utilizado para calcular los coeficientes para la determinación de las intensidades horarias.

De acuerdo con estos datos se construyó una matriz de movilidad en la que se consideraron los centroides representados en la siguiente imagen.



Como resultado se obtiene la siguiente matriz de viajes (origen/destino) de la situación actual (Escenario 0), que se muestra más adelante.

3.1.2. Estimación de tráfico generado por uso de suelo comercial

3.1.2.1. Número de vehículos

Para el cálculo de viajes inducidos se aplica la fórmula empírica siguiente, partiendo de una hipótesis de generación de viajes de 50 vehículos/día por cada 100 m² de suelo comercial:

$$Viajes\ generados\ \left(\frac{veh}{h}\right) = SBA\ (m^2) \times \frac{5}{100}\left(\frac{\frac{veh}{h}}{100}m^2\right) \times\ C$$

Siendo C un coeficiente que varía según el día. Para el caso de un sábado C= 1,12.

De acuerdo con la superficie de suelo que aparece en la ficha de planeamiento, la suma de la SBA de las dos parcelas afectadas es de 86.785 m².

Se considera que el 100% del tráfico generado por el uso comercial acude al sector en vehículos privados, lo que es la situación más desfavorable, dado que parte de los usuarios del centro comercial utilizarán el transporte público.

Así pues se obtiene que los viajes generados son: 4.860 vehículos/hora.

3.1.2.2. Reparto de flujos

En el estudio de tráfico se analiza el escenario en la situación más desfavorable, es decir, en el mes punta, día punta y hora punta. En este apartado se detallan las variaciones que se pueden producir en el tráfico comercial en los distintos meses, en los distintos días de la semana y a lo largo de las horas del día.

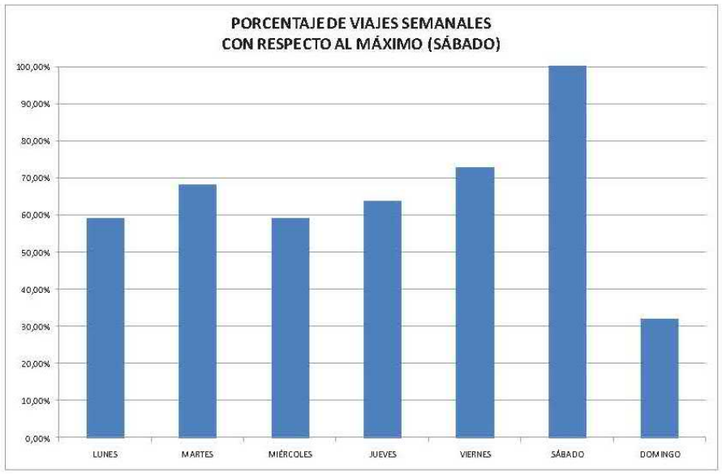
3.1.2.2.1 Mensual

A falta de datos más precisos sobre la asistencia a superficies comerciales en la ciudad de Benidorm, basándonos en otros estudios en centros similares de zonas de mayor población estival.

Se observa en el gráfico una gran diferencia entre el mes de mayor afluencia y los meses con menos, reduciéndose más del 50%.

3.1.2.2.2 Semanal

Basándonos en la experiencia de otros centros similares, y a falta de datos más precisos que, para el caso de Benidorm, podrían aumentar los viajes generados en domingo, se incluye a continuación un gráfico con la diferencia porcentual de viajes entre el día de mayor afluencia (sábado) y el resto de días.



3.1.2.2.3 Horario

Al igual que en los apartados anteriores, en base a la experiencia en otros centros similares, se estima la afluencia horaria de vehículos en la siguiente gráfica.

El reparto de este tráfico comercial según el origen y destino, para los dos escenarios analizados en el presente estudio de tráfico, se incluye en el apartado 3.1.8.

3.1.3. Estimación de tráfico generado por uso de suelo industrial

El uso industrial se sitúa en las parcelas Oeste del ámbito del Plan Parcial P.P.3/1. De acuerdo con la superficie que aparece en la ficha de planeamiento, la superficie de suelo de estas parcelas asciende a 96.635 m^2, llegando a una superficie edificable total de 122.947 m^2

De acuerdo con la experiencia en desarrollos industriales similares, se pueden asumir las siguientes premisas:

- En relación al reparto modal, se obvian los viajes a pie y en otros medios no mecanizados, prefijándose un 72% de los viajes en vehículo privado y un 28% de los viajes en transporte público.
- La tasa de ocupación de los vehículos se fija en 1,15.

De esta forma se obtiene la siguiente demanda de movilidad en vehículos privados/día:

Así pues, el tráfico total de vehículos privados generados por el uso industrial es de 5.831 vehículos/día, de los que el reparto entre entradas y salidas es del 50%.

3.1.3.1. Intensidades de tráfico previstas en hora punta

La hora punta del tráfico generado por el uso industrial será en día laborable, y se estima en el 11% del total de las intensidades diarias. En hora punta de la mañana se estima que el 87% serán entradas y el 13% salidas, y en la hora punta de la tarde el 79% serían salidas y en 21% entradas.

Así pues, en día laborable de 19h – 20h tendríamos:

IHpS = 0,11 x 5.831 vh/día x 0,79 = 507 vh/h

IHpE = 0,11 x 5.831 vh/día x 0,21 = 135 vh/h

3.1.3.2. Intensidades de tráfico simultáneo con el uso comercial

Para transformar las intensidades horarias anteriores a un sábado de 19h – 20h se han utilizado los aforos de las vías más próximas al sector industrial. En base a los datos de los aforos, y a la experiencia en desarrollos industriales similares, se adopta un coeficiente de 0,65 para el paso de la hora punta de día laborable a la hora punta de fin de semana.

Así pues, en día sábado de 19h – 20h tendríamos:

IHpS = 0,65 x 507 vh/día = 330 vh/h

IHpE = 0,65 x 135 vh/día = 88 vh/h

El reparto del tráfico de uso industrial según el origen y destino, para los dos escenarios analizados en el presente estudio de tráfico, se incluye en el apartado 3.1.8.

3.1.4. Escenarios estudiados

Los dos escenarios analizados son los siguientes:

- **Escenario 0**: se corresponde con la situación existente en la actualidad, añadiendo el tráfico generado por el sector P.P. 3.1 conectado únicamente por el oeste a través del acceso desde la CV-70.
- **Escenario 1**: es el resultado de añadir al Escenario 0 el nuevo enlace en la N-332 y el vial de conexión con la Avda. de la Comunidad Valenciana (vial de discotecas).

Estos dos escenarios se analizarán en las dos situaciones siguientes:

- Para la hora punta del día laborable, que según los aforos es la situación de mayor tráfico no comercial.
- Para la hora punta del fin de semana (sábado), que es la situación de mayor tráfico generado por el sector.

3.1.5. Factores para el cálculo de las intensidades horarias

Para el cálculo de las intensidades horarias se han analizado los datos de los aforos realizados por el Ayuntamiento de Benidorm en las principales vías de acceso al núcleo urbano, esto es:

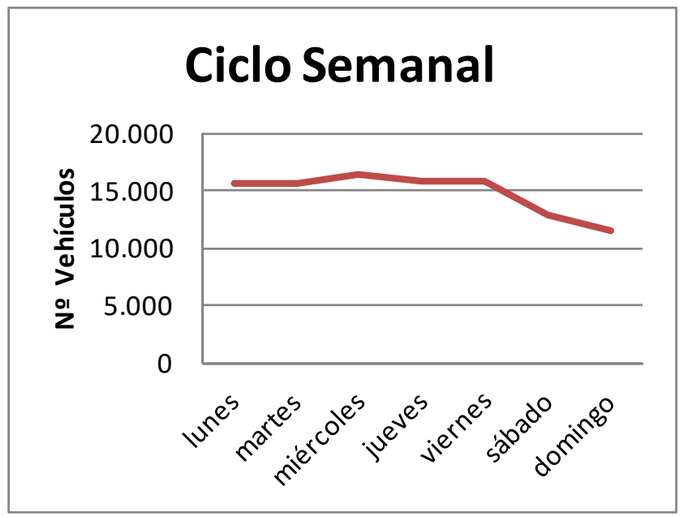
- Avenida José Ramón García Antón (CV-70).
- Avenida de la Comunidad Europea (AP-7)
- Avenida de la Comunidad Valenciana (acceso desde la N-332 por el Este)

En el apéndice 3 de este anejo se incluye el resumen de estos datos.

La distribución horaria del tráfico en estos accesos es muy similar a la de la N-332, y se considera más realista utilizar estos datos para el cálculo de las intensidades horarias, ya que no se dispone de datos horarios de la propia N-332.

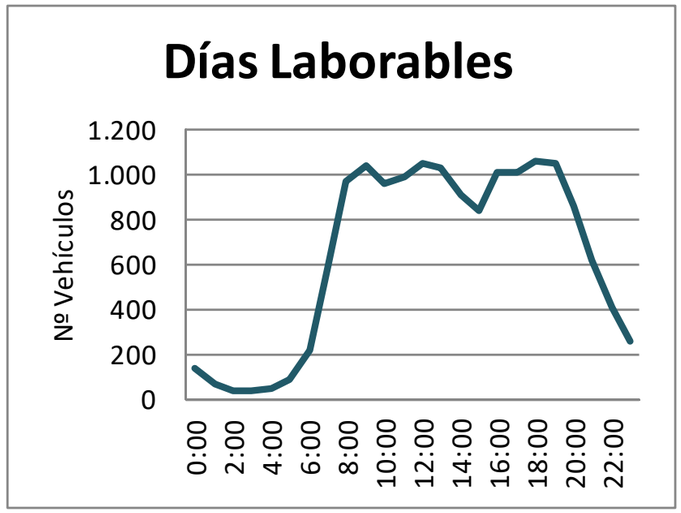
3.1.5.1. Intensidad horaria para la hora punta del día laborable

Como se observa en la siguiente gráfica, el ciclo semanal de tráfico es bastante estable en los días laborables y presenta una ligera caída en el fin de semana.



En cuanto a la distribución horaria del tráfico en los días laborables, analizando los datos de los aforos, existe una hora punta entre las 8 y las 9 h de la mañana, un nuevo repunte del tráfico entre las 13 y las 14 h, y otra hora punta de tráfico entre las 18 y las 20 h muy similar a la de primera hora de la mañana. Finalmente se ha tomado como hora más desfavorable de 19 – 20 horas puesto que coincide con la punta de tráfico industrial y comercial del sector.

A continuación se adjunta una gráfica representativa de la distribución horaria del tráfico en un día laborable.



Las conclusiones obtenidas del análisis del tráfico en los días laborables han sido las siguientes:

- En el caso de la N-332 se han analizado los datos de los tres accesos comentados y se han tomado los coeficientes del caso más desfavorable, lo que resulta conservador. En el caso más desfavorable, la intensidad en la hora punta es del 8,5% de la IMD. No obstante, se ha considerado para el cálculo de la $Ih_{N\text{-}332\ Laborable\ 19\text{-}20h}$ un factor de hora punta del 11%, que coincide con los habituales en carreteras próximas a núcleos urbanos.
- Para el caso de la CV-70 se han utilizado los aforos del acceso desde esta vía. En el caso más desfavorable, la intensidad en la hora punta es del 7,5% de la IMD. No obstante, se ha considerado para el cálculo de la $Ih_{CV\text{-}70\ Laborable\ 19\text{-}20h}$ un factor de hora punta del 10%.
- La intensidad horaria del tráfico de uso industrial está indicada en el apartado 3.1.2.1.
- En cuanto a la intensidad horaria del tráfico de uso comercial, según se ha indicado en el apartado 3.1.3, para la hora punta del día laborable se ha estimado en un 67% de la prevista en la hora punta del fin de semana.

Las matrices origen destino se incluyen en el apartado 3.1.8.

3.1.5.2. Intensidad horaria para la hora punta del fin de semana

Como se ha comentado en el apartado anterior, el tráfico presenta una ligera caída en el fin de semana respecto a los días laborables. En base al análisis de los datos de los aforos, el tráfico en la hora punta del fin de semana está en torno al 65% del de la hora punta en día laborable. No obstante, para ser conservadores en el análisis se ha considerado un tráfico no comercial en el sábado de 19-20 horas del 80% del tráfico en día laborable de 19-20 horas.

En cuanto a la distribución horaria del tráfico en fin de semana, analizando los datos de los aforos, existe una hora punta a mediodía entre las 13 y las 14 horas y otra hora punta de tráfico entre las 18 y las 20 h muy similar a la anterior. Finalmente se ha tomado como hora más desfavorable de 19 – 20 horas puesto que coincide con la punta de tráfico industrial y comercial del sector.

A continuación se adjunta una gráfica representativa de la distribución horaria del tráfico en fin de semana.



Las conclusiones obtenidas del análisis del tráfico en los días laborables han sido las siguientes:

- En el caso del tráfico de uso no comercial se ha considerado para el sábado de 19-20 h un 80% del tráfico existente en el día laborable de 19-20 h.
- La intensidad horaria del tráfico de uso industrial está indicada en el apartado 3.1.2.2.
- En cuanto a la intensidad horaria del tráfico de uso comercial se ha indicado en el apartado 3.1.3.

Las matrices origen destino se incluyen en el apartado 3.1.8.

3.1.6. Tráfico generado en el vial de conexión con la Avenida de la Comunidad Valenciana

El tráfico asignado al vial de conexión con la Avenida de la Comunidad Valenciana es:

- Parte de los vehículos que acceden/proceden desde la CV-70 sur al Polígono. Se estima un 20%.

- Parte de los vehículos que acceden/proceden desde la CV-753 sur al Polígono. Se estima un 50%
- Parte de los vehículos que acceden/proceden desde la N-332 (este) a la CV-753 sur y CV-70. Se estima un 20%.
- Parte de los vehículos que acceden a Benidorm desde la N-332 este por la Avenida de la Comunidad Valenciana. Para el año 2016 se considera que el tráfico generado es de 5921 vh/día en los dos sentidos. Se considera un 10% de este valor el que utilizará el nuevo vial de conexión.

3.1.7. Otros centros comerciales existentes en la zona de estudio

En la zona de estudio existen en la actualidad dos centros comerciales próximos a la ciudad de Benidorm. En concreto:

- Centro Comercial La Marina en Finestrat.
- Centro Comercial Arabi Plaza en L´Alfàs del Pi.

En la siguiente imagen se muestra gráficamente la ubicación de dichos centros comerciales con respecto a la población de Benidorm:



Como se puede apreciar el acceso a estos centros comerciales se hará por la N-332 por lo que una vez esté operativo el Polígono Industrial PP 3/1, la zona comercial atraerá a un porcentaje de vehículos que ahora mismo se dirigen a dichos centros comerciales, fundamentalmente al centro comercial La Marina que es de mayor tamaño.

Por lo tanto a la hora de generar la matriz origen/destino se estima como hipótesis que se reducirá el tráfico de la N-332 en un 30% del volumen de tráfico generado por el polígono.

3.1.8. Asignación de tráfico

3.1.8.1. Escenario 0

El escenario 0 se corresponde con la situación existente en la actualidad, con el sector P.P. 3.1 conectado únicamente por el acceso oeste (CV-70) ya en servicio, es decir, considerando el tráfico generado por el sector.

3.1.8.1.1 Matrices origen – destino para día laborable 19 a 20 horas. Año 2015

Uso no comercial (veh/h):

	Oeste	Benidorm Centro	La Nucía	Benidorm Playa Levante	Peaje	Este	C.C. Comercial Oeste	C.C. Comercial Este	C.C. Comercial Centro	TOTAL
Oeste	0	95	132	213	95	491	0	0	0	1026
Benidorm Centro	78	0	304	18	220	71	0	0	0	691
La Nucía	127	581	0	57	43	75	0	0	0	883
Benidorm Playa Levante	103	0	37	0	206	62				408
Peaje	30	50	18	400	0	52				550
Este	411	25	78	129	52	0	0	0	0	695
C.C. Comercial Oeste	0	0	0	0	0	0				0
C.C. Comercial Este	0	0	0	0	0	0				0
C.C. Comercial Centro	0	0	0	0	0	0				0
TOTAL	749	751	569	817	616	751	0	0	0	4253

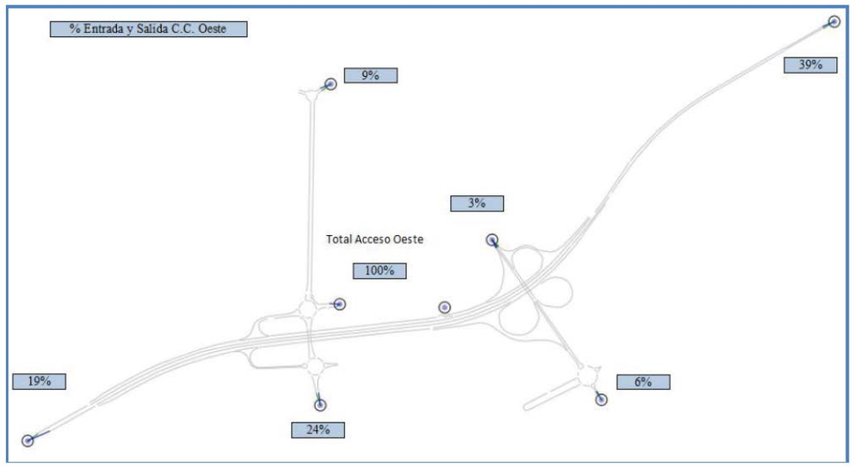
Uso industrial (veh/h):

	Oeste	Benidorm Centro	La Nucía	Benidorm Playa Levante	Peaje	Este	C.C. Comercial Oeste	C.C. Comercial Este	C.C. Comercial Centro	TOTAL
Oeste							53			53
Benidorm Centro							33			33
La Nucía							25			25
Benidorm Playa Levante							20			20
Peaje										0
Este							53			53
C.C. Comercial Oeste	268	203	55	68		270				864
C.C. Comercial Este										0
C.C. Comercial Centro										0
TOTAL	268	203	55	68	0	270	184	0	0	1048

Uso Comercial (veh/h):

	Oeste	Benidorm Centro	La Nucía	Benidorm Playa Levante	Peaje	Este	C.C. Comercial Oeste	C.C. Comercial Este	C.C. Comercial Centro	TOTAL
Oeste							310			310
Benidorm Centro							391			391
La Nucía							147			147
Benidorm Playa Levante							98			98
Peaje							49			49
Este							636			636
C.C. Comercial Oeste	310	391	147	98	49	636				1631
C.C. Comercial Este										0
C.C. Comercial Centro										0
TOTAL	310	391	147	98	49	636	1631	0	0	3262

El reparto del tráfico comercial para el escenario 0 es el siguiente:



3.1.8.1.2 Matrices origen – destino para sábado 19 a 20 horas. Año 2015

Uso no comercial (veh/h):

	Oeste	Benidorm Centro	La Nucía	Benidorm Playa Levante	Peaje	Este	C.C. Comercial Oeste	C.C. Comercial Este	C.C. Comercial Centro	TOTAL
Oeste	0	76	106	171	76	393	0	0	0	822
Benidorm Centro	63	0	244	15	176	57	0	0	0	555
La Nucía	102	465	0	46	35	60	0	0	0	708
Benidorm Playa Levante	83	0	30	0	165	50	0	0	0	328
Peaje	24	40	15	320	0	42	0	0	0	441
Este	329	20	63	104	42	0	0	0	0	558
C.C. Comercial Oeste	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
C.C. Comercial Este	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
C.C. Comercial Centro	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0

TOTAL	601	601	458	656	494	602	0	0	0	3412

Uso industrial (veh/h):

	Oeste	Benidorm Centro	La Nucía	Benidorm Playa Levante	Peaje	Este	C.C. Comercial Oeste	C.C. Comercial Este	C.C. Comercial Centro	TOTAL
Oeste							21			21
Benidorm Centro							13			13
La Nucía							10			10
Benidorm Playa Levante							8			8
Peaje										0
Este							21			21
C.C. Comercial Oeste	107	81	22	27		108				345
C.C. Comercial Este										0
C.C. Comercial Centro										0

TOTAL	107	81	22	27	0	108	73	0	0	418

Uso Comercial (veh/h):

	Oeste	Benidorm Centro	La Nucía	Benidorm Playa Levante	Peaje	Este	C.C. Comercial Oeste	C.C. Comercial Este	C.C. Comercial Centro	TOTAL
Oeste							462			462
Benidorm Centro							583			583
La Nucía							218			218
Benidorm Playa Levante							145			145
Peaje							73			73
Este							949			949
C.C. Comercial Oeste	462	583	218	145	73	949				2430
C.C. Comercial Este										0
C.C. Comercial Centro										0

TOTAL	462	583	218	145	73	949	2430	0	0	4860

El reparto del tráfico comercial para el escenario 0 es el mismo que se incluye en la imagen del apartado anterior.

3.1.8.2. Escenario 1

El escenario 1 es el resultado de añadir al escenario 0 el nuevo enlace en la N-332 y el vial de conexión con la Avda. de la Comunidad Valenciana (vial de discotecas).

3.1.8.2.1 Matrices origen – destino para día laborable 19 a 20 horas. Año 2015

Uso no comercial (veh/h):

	Oeste	Benidorm Centro	La Nucía	Benidorm Playa Levante	Peaje	Este	C.C. Comercial Oeste	C.C. Comercial Este	C.C. Comercial Centro	TOTAL
Oeste	0	95	132	213	95	491	0	0	0	1026
Benidorm Centro	78	0	304	18	220	71	0	0	0	691
La Nucía	127	581	0	57	43	75	0	0	0	883
Benidorm Playa Levante	103	0	37	0	206	62	0	0	0	408
Peaje	30	50	18	400	0	52	0	0	0	550
Este	411	25	78	129	52	0	0	0	0	695
C.C. Comercial Oeste	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
C.C. Comercial Este	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
C.C. Comercial Centro	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
TOTAL	749	751	569	817	616	751	0	0	0	4253

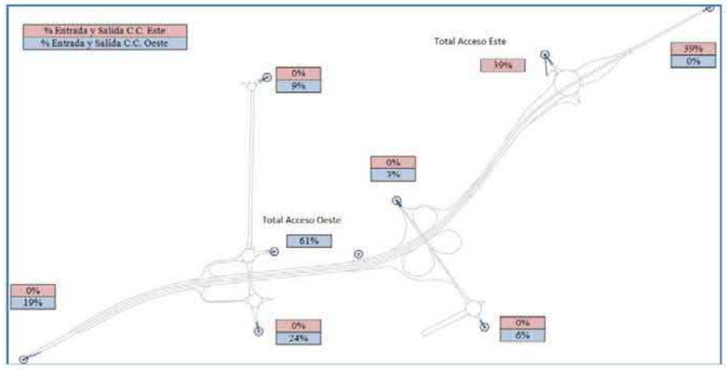
Uso industrial (veh/h):

	Oeste	Benidorm Centro	La Nucía	Benidorm Playa Levante	Peaje	Este	C.C. Comercial Oeste	C.C. Comercial Este	C.C. Comercial Centro	TOTAL
Oeste								53		53
Benidorm Centro								33		33
La Nucía								25		25
Benidorm Playa Levante								20		20
Peaje										0
Este								53		53
C.C. Comercial Oeste										0
C.C. Comercial Este	268	203	55	68		270				864
C.C. Comercial Centro										0
TOTAL	268	203	55	68	0	270	0	184	0	1048

Uso Comercial (veh/h):

	Oeste	Benidorm Centro	La Nucía	Benidorm Playa Levante	Peaje	Este	C.C. Comercial Oeste	C.C. Comercial Este	C.C. Comercial Centro	TOTAL
Oeste							310			310
Benidorm Centro							391			391
La Nucía							147			147
Benidorm Playa Levante							98			98
Peaje							49			49
Este								636		636
C.C. Comercial Oeste	310	391	147	98	49					995
C.C. Comercial Este						636				636
C.C. Comercial Centro										0
TOTAL	310	391	147	98	49	636	995	636	0	3262

El reparto del tráfico comercial para el escenario 1 es el siguiente:



3.1.8.2.2 Matrices origen – destino para sábado 19 a 20 horas. Año 2015

Uso no comercial (veh/h):

	Oeste	Benidorm Centro	La Nucía	Benidorm Playa Levante	Peaje	Este	C.C. Comercial Oeste	C.C. Comercial Este	C.C. Comercial Centro	TOTAL
Oeste	0	76	106	171	76	393	0	0	0	822
Benidorm Centro	63	0	244	15	176	57	0	0	0	555
La Nucía	102	465	0	46	35	60	0	0	0	708
Benidorm Playa Levante	83	0	30	0	165	50	0	0	0	328
Peaje	24	40	15	320	0	42	0	0	0	441
Este	329	20	63	104	42	0	0	0	0	558
C.C. Comercial Oeste	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
C.C. Comercial Este	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
C.C. Comercial Centro	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
TOTAL	601	601	458	656	494	602	0	0	0	3412

Uso industrial (veh/h):

	Oeste	Benidorm Centro	La Nucía	Benidorm Playa Levante	Peaje	Este	C.C. Comercial Oeste	C.C. Comercial Este	C.C. Comercial Centro	TOTAL
Oeste								21		21
Benidorm Centro								13		13
La Nucía								10		10
Benidorm Playa Levante								8		8
Peaje										0
Este								21		21
C.C. Comercial Oeste										0
C.C. Comercial Este	107	81	22	27		108				345
C.C. Comercial Centro										0
TOTAL	107	81	22	27	0	108	0	73	0	418

Uso Comercial (veh/h):

	Oeste	Benidorm Centro	La Nucía	Benidorm Playa Levante	Peaje	Este	C.C. Comercial Oeste	C.C. Comercial Este	C.C. Comercial Centro	TOTAL
Oeste							462			462
Benidorm Centro							583			583
La Nucía							218			218
Benidorm Playa Levante							145			145
Peaje							73			73
Este								949		949
C.C. Comercial Oeste	462	583	218	145	73					1481
C.C. Comercial Este						949				949
C.C. Comercial Centro										0
TOTAL	462	583	218	145	73	949	1481	949	0	4860

El reparto del tráfico comercial para el escenario 1 es el mismo que se incluye en la imagen del apartado anterior.

4. TASAS DE CRECIMIENTO RECOMENDADAS POR EL MINISTERIO DE FOMENTO

Las tasas de crecimiento consideradas según recomendación de Orden FOM/3317/2010 son:

Incrementos de tráfico a utilizar en estudios

Período	Incremento anual acumulativo
2010 – 2012	1,08 %
2013 – 2016	1,12 %
2017 en adelante	1,44 %

A continuación se muestra el crecimiento actual de las carreteras más relevantes en el entorno de la actuación.

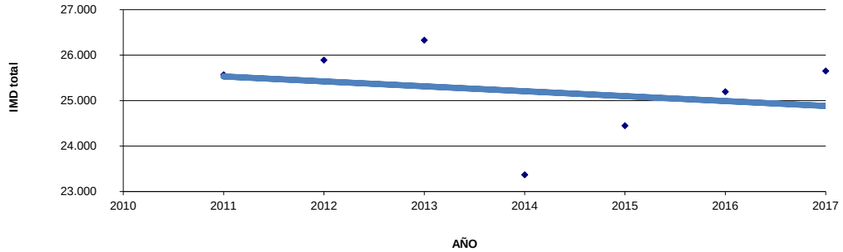
Carretera CV-70.

Datos proporcionados por la Conselleria d´Habitatge, Obres Públiques i Vertebració del Territori.

AÑO	IMD
2011	25.567
2012	25.888
2013	26.325
2014	23.368
2015	24.448
2016	25.195
2017	25.650

Tasa media de crecimiento resultante =	-0,047%

Representación gráfica de los datos de tráfico, mostrando la línea de tendencia:



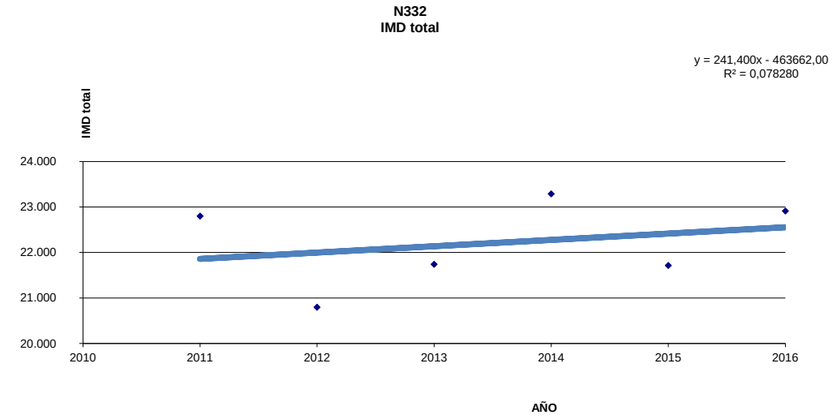
Carretera N-332

Datos proporcionados por la el Ministerio de Fomento.

AÑO	IMD
2011	22.799
2012	20.794
2013	21.741
2014	23.288
2015	21.714
2016	22.909

Tasa media de crecimiento resultante =	0,0826%

Representación gráfica de los datos de tráfico, mostrando la línea de tendencia:



Por lo tanto, la tasa de crecimiento adoptada es superior a la actual, quedando el análisis del lado de la seguridad.

En el Apéndice 5 se muestran los datos de tráfico de estas carreteras.

5. PROGNOSIS DE TRÁFICO

Como se ha indicado anteriormente, en el estudio de partida se plantean dos escenarios que van a ser estudiados en el presente estudio:

- Escenario 0: Sería el estado actual, sin incluir la conexión del Sector a la N-332 por el este.
- Escenario 1: Denominado Escenario Base, resultante de añadir al Escenario 0 el nuevo enlace y el Vial de discotecas.

El escenario 0 es la situación actual en el que los vehículos acceden al Polígono por un único acceso, mientras que en el escenario 1 al plantear un nuevo acceso los vehículos se "repartirá" entre los dos.

5.1. ESCENARIO 0

Con todas las hipótesis enumeradas y la tasa de crecimiento considerada se obtiene la siguiente matriz de viajes en el caso en que los vehículos acceden por el acceso oeste.

Se muestran los valores para los años 2020 (año de puesta en servicio) y 2040 (año horizonte).

- Intensidad horaria en el año 2020 día laborable 19-20 horas:

	Oeste	Benidorm Centro	La Nucía	Benidorm Playa Levante	Peaje	Este	C.C. Comercial Oeste	C.C. Comercial Este	C.C. Comercial Centro	TOTAL
Oeste	0	102	142	229	102	527	390	0	0	1492
Benidorm Centro	84	0	327	19	236	76	455	0	0	1197
La Nucía	136	624	0	61	46	81	185	0	0	1133
Benidorm Playa Levante	111	0	40	0	221	67	126	0	0	565
Peaje	32	54	19	430	0	56	53	0	0	644
Este	441	27	84	139	56	0	740	0	0	1487
C.C. Comercial Oeste	621	638	217	178	53	973	0	0	0	2680
C.C. Comercial Este	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
C.C. Comercial Centro	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
TOTAL	1425	1445	829	1056	714	1780	1949	0	0	9198

- Intensidad horaria en el año 2040 día laborable 19-20 horas:

	Oeste	Benidorm Centro	La Nucía	Benidorm Playa Levante	Peaje	Este	C.C. Comercial Oeste	C.C. Comercial Este	C.C. Comercial Centro	TOTAL
Oeste	0	136	189	305	136	701	519	0	0	1986
Benidorm Centro	112	0	435	25	314	101	606	0	0	1593
La Nucía	181	831	0	81	61	108	246	0	0	1508
Benidorm Playa Levante	148	0	53	0	294	89	168	0	0	752
Peaje	43	72	25	572	0	75	71	0	0	858
Este	587	36	112	185	75	0	985	0	0	1980
C.C. Comercial Oeste	827	849	289	237	71	1295	0	0	0	3568
C.C. Comercial Este	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
C.C. Comercial Centro	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
TOTAL	1898	1924	1103	1405	951	2369	2595	0	0	12245

- Intensidad horaria en el año 2020 sábado 19-20 horas:

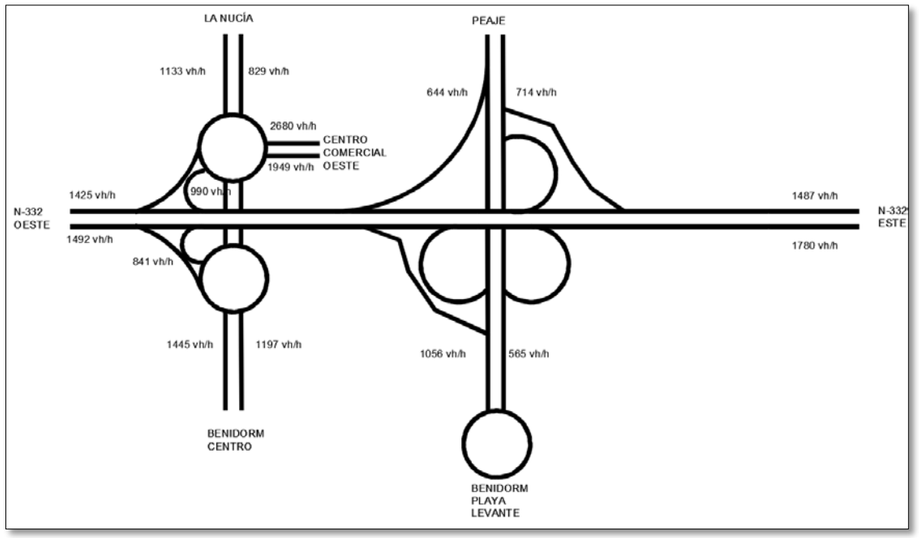
	Oeste	Benidorm Centro	La Nucía	Benidorm Playa Levante	Peaje	Este	C.C. Comercial Oeste	C.C. Comercial Este	C.C. Comercial Centro	TOTAL
Oeste	0	82	114	184	82	422	519	0	0	1403
Benidorm Centro	68	0	262	16	189	61	640	0	0	1236
La Nucía	110	499	0	49	38	64	245	0	0	1005
Benidorm Playa Levante	89	0	32	0	177	54	165	0	0	517
Peaje	26	43	16	344	0	45	78	0	0	552
Este	353	21	68	112	45	0	1042	0	0	1641
C.C. Comercial Oeste	611	713	258	185	78	1135	0	0	0	2980
C.C. Comercial Este	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
C.C. Comercial Centro	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
TOTAL	1257	1358	750	890	609	1781	2689	0	0	9334

- Intensidad horaria en el año 2040 sábado 19-20 horas:

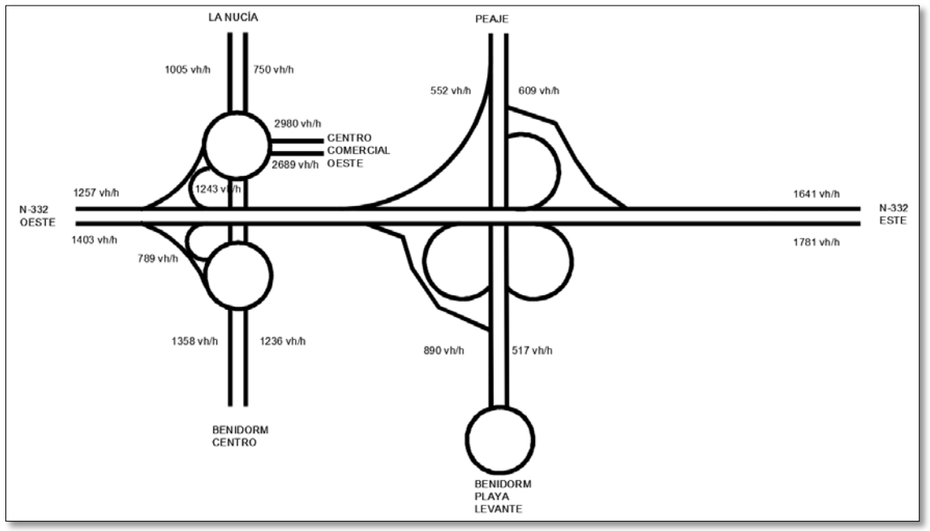
	Oeste	Benidorm Centro	La Nucía	Benidorm Playa Levante	Peaje	Este	C.C. Comercial Oeste	C.C. Comercial Este	C.C. Comercial Centro	TOTAL
Oeste	0	109	152	245	109	562	691	0	0	1868
Benidorm Centro	91	0	349	21	252	81	852	0	0	1646
La Nucía	146	664	0	65	51	85	326	0	0	1337
Benidorm Playa Levante	118	0	43	0	236	72	220	0	0	689
Peaje	35	57	21	458	0	60	104	0	0	735
Este	470	28	91	149	60	0	1387	0	0	2185
C.C. Comercial Oeste	813	949	343	246	104	1511	0	0	0	3966
C.C. Comercial Este	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
C.C. Comercial Centro	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
TOTAL	1673	1807	999	1184	812	2371	3580	0	0	12426

A continuación se muestra gráficamente la matriz origen / destino para cada uno de los movimientos reflejados en la tabla, tanto para el año de puesta en servicio como el año horizonte, en día laborable y en sábado.

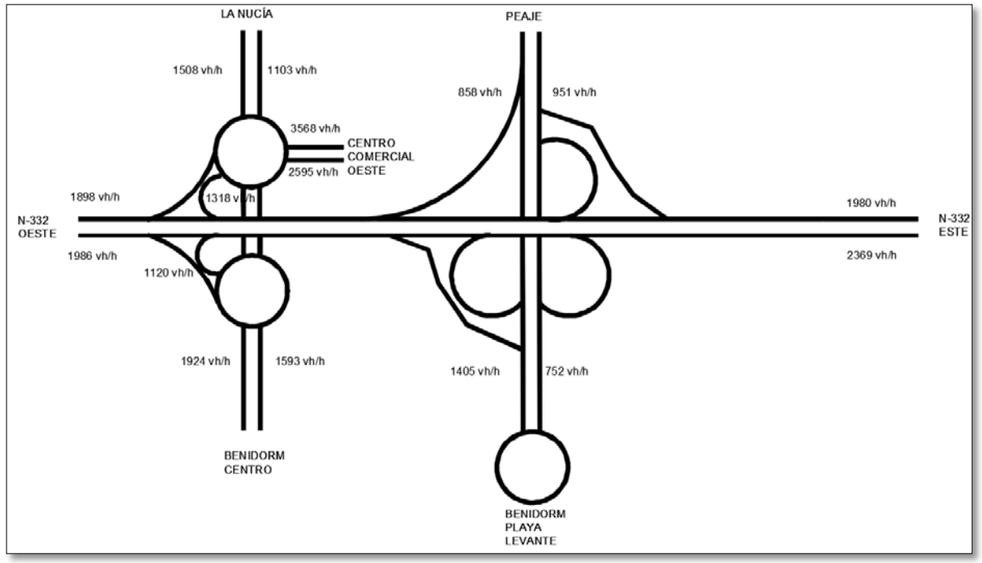
- Año 2020 (año de puesta en servicio). Día laborable 19-20 horas:



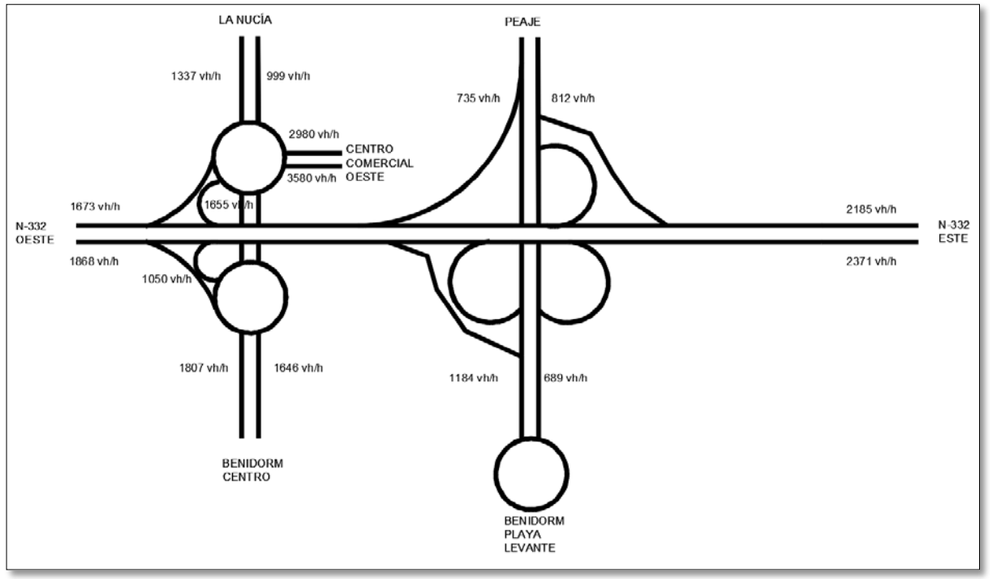
- Año 2020 (año de puesta en servicio). Sábado 19-20 horas



- Año 2040 (año horizonte). Día laborable 19-20 horas:



- Año 2040 (año horizonte). Sábado 19-20 horas:



5.2. ESCENARIO 1

Con todas las hipótesis enumeradas y la tasa de crecimiento considerada se obtiene la siguiente matriz de viajes para el enlace proyectado, en la siguiente tabla así como de manera gráfica.

Se muestra los valores para los años 2020 (año de puesta en servicio) y 2040 (año horizonte).

- Intensidad horaria en el año 2020 día laborable 19-20 horas:

	Oeste	Benidorm Centro	La Nucía	Benidorm Playa Levante	Peaje	Este	C.C. Comercial Oeste	C.C. Comercial Este	C.C. Comercial Centro	VIAL DISCOTECAS	TOTAL
Oeste	0	102	142	229	102	421	333	57	0	0	1386
Benidorm Centro	84	0	327	19	236	76	336	35	0	0	1113
La Nucía	136	624	0	61	46	81	158	27	0	0	1133
Benidorm Playa Levante	111	0	40	0	221	67	53	21	0	0	513
Peaje	32	54	19	430	0	56	53	0	0	0	644
Este	441	27	84	70	56	0	0	740	0	106	1524
C.C. Comercial Oeste	333	336	158	53	53	0	0	0	0	0	933
C.C. Comercial Este	288	175	59	73	0	973	0	0	0	137	1705
C.C. Comercial Centro	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
VIAL DISCOTECAS	0	0	0	0	0	106	0	137	0	0	243
TOTAL	1425	1318	829	935	714	1780	933	1017	0	243	9194

- Intensidad horaria en el año 2020 sábado 19-20 horas:

	Oeste	Benidorm Centro	La Nucía	Benidorm Playa Levante	Peaje	Este	C.C. Comercial Oeste	C.C. Comercial Este	C.C. Comercial Centro	VIAL DISCOTECAS	TOTAL
Oeste	0	82	114	184	82	331	496	23	0	0	1312
Benidorm Centro	68	0	262	16	189	61	501	14	0	0	1111
La Nucía	110	499	0	49	38	64	234	11	0	0	1005
Benidorm Playa Levante	89	0	32	0	177	54	78	9	0	0	439
Peaje	26	43	16	344	0	45	78	0	0	0	552
Este	331	21	68	56	45	0	0	1042	0	91	1654
C.C. Comercial Oeste	496	501	234	78	78	0	0	0	0	0	1387
C.C. Comercial Este	115	70	24	29	0	1135	0	0	0	203	1576
C.C. Comercial Centro	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
VIAL DISCOTECAS	0	0	0	0	0	91	0	203	0	0	294
TOTAL	1235	1216	750	756	609	1781	1387	1302	0	294	9330

- Intensidad horaria en el año 2040 día laborable 19-20 horas:

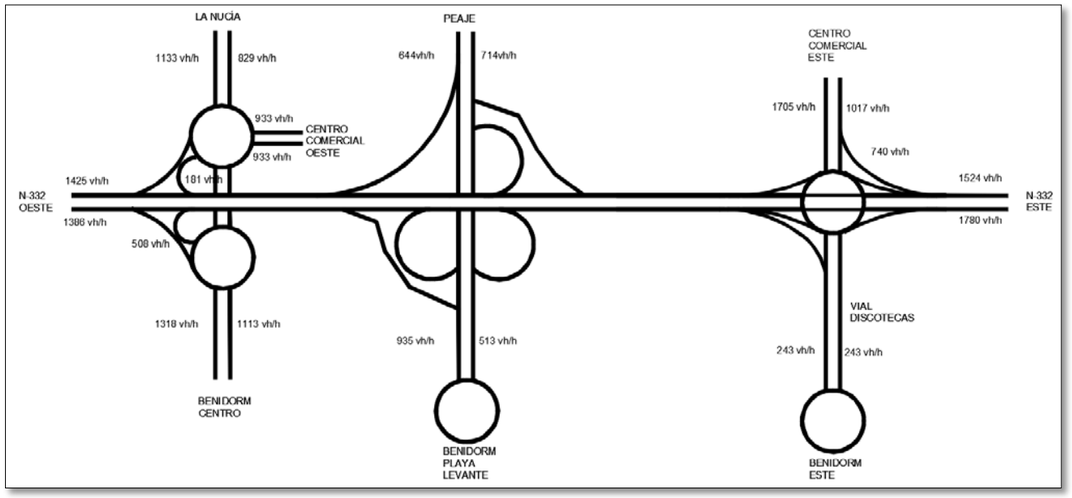
	Oeste	Benidorm Centro	La Nucía	Benidorm Playa Levante	Peaje	Este	C.C. Comercial Oeste	C.C. Comercial Este	C.C. Comercial Centro	VIAL DISCOTECAS	TOTAL
Oeste	0	136	189	305	136	560	443	76	0	0	1845
Benidorm Centro	112	0	435	25	314	101	447	47	0	0	1481
La Nucía	181	831	0	81	61	108	210	36	0	0	1508
Benidorm Playa Levante	148	0	53	0	294	89	71	28	0	0	683
Peaje	43	72	25	572	0	75	71	0	0	0	858
Este	587	36	112	93	75	0	0	985	0	141	2029
C.C. Comercial Oeste	443	447	210	71	71	0	0	0	0	0	1242
C.C. Comercial Este	383	233	79	97	0	1295	0	0	0	182	2269
C.C. Comercial Centro	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
VIAL DISCOTECAS	0	0	0	0	0	141	0	182	0	0	323
TOTAL	1897	1755	1103	1244	951	2369	1242	1354	0	323	12238

- Intensidad horaria en el año 2040 sábado 19-20 horas:

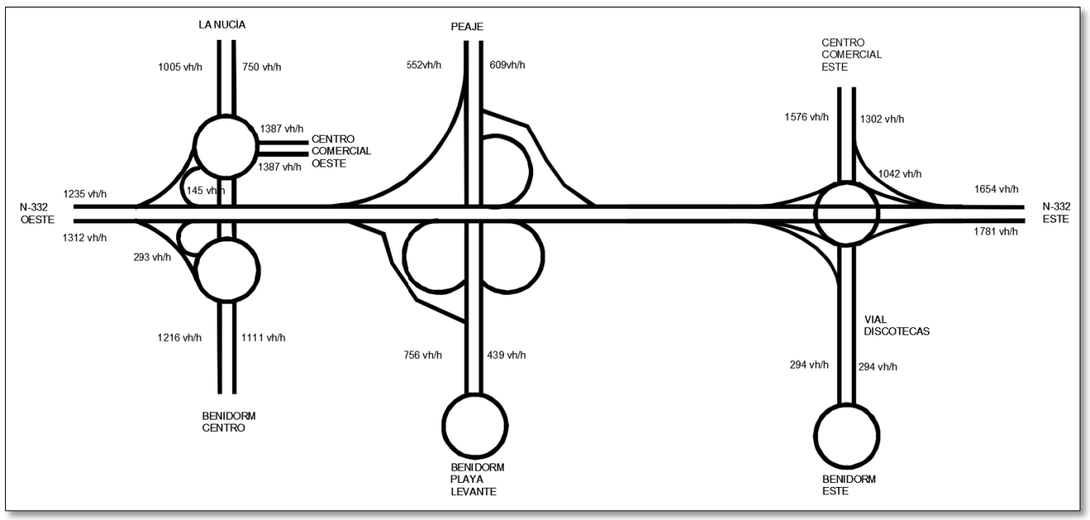
	Oeste	Benidorm Centro	La Nucía	Benidorm Playa Levante	Peaje	Este	C.C. Comercial Oeste	C.C. Comercial Este	C.C. Comercial Centro	VIAL DISCOTECAS	TOTAL
Oeste	0	109	152	245	109	441	660	31	0	0	1747
Benidorm Centro	91	0	349	21	252	81	667	19	0	0	1480
La Nucía	146	664	0	65	51	85	311	15	0	0	1337
Benidorm Playa Levante	118	0	43	0	236	72	104	12	0	0	585
Peaje	35	57	21	458	0	60	104	0	0	0	735
Este	441	28	91	75	60	0	0	1387	0	121	2203
C.C. Comercial Oeste	660	667	311	104	104	0	0	0	0	0	1846
C.C. Comercial Este	153	93	32	39	0	1511	0	0	0	270	2098
C.C. Comercial Centro	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
VIAL DISCOTECAS	0	0	0	0	0	121	0	270	0	0	391
TOTAL	1644	1618	999	1007	812	2371	1846	1734	0	391	12422

A continuación se muestra gráficamente la matriz origen / destino para cada uno de los movimientos reflejados en la tabla, tanto para el año de puesta en servicio como el año horizonte, en día laborable y en sábado.

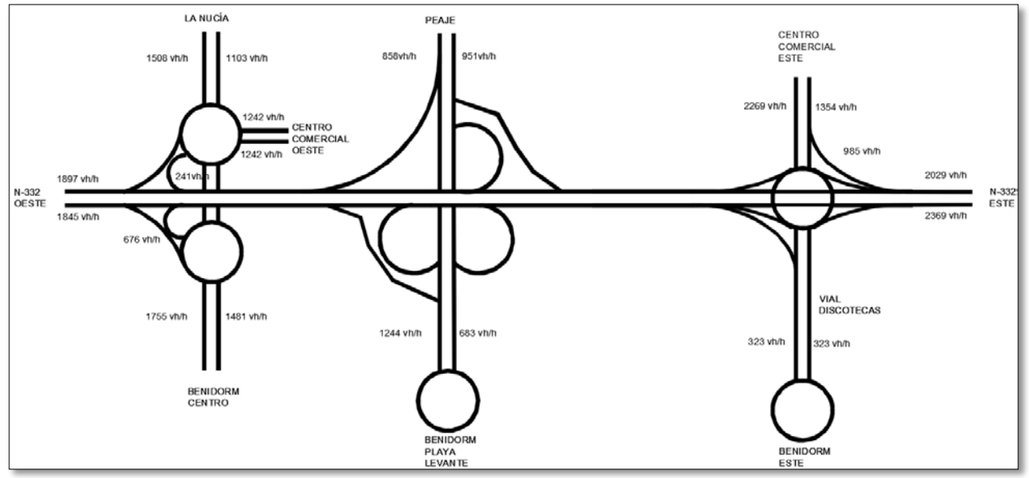
- Año 2020 (año de puesta en servicio). Día laborable 19-20 horas:



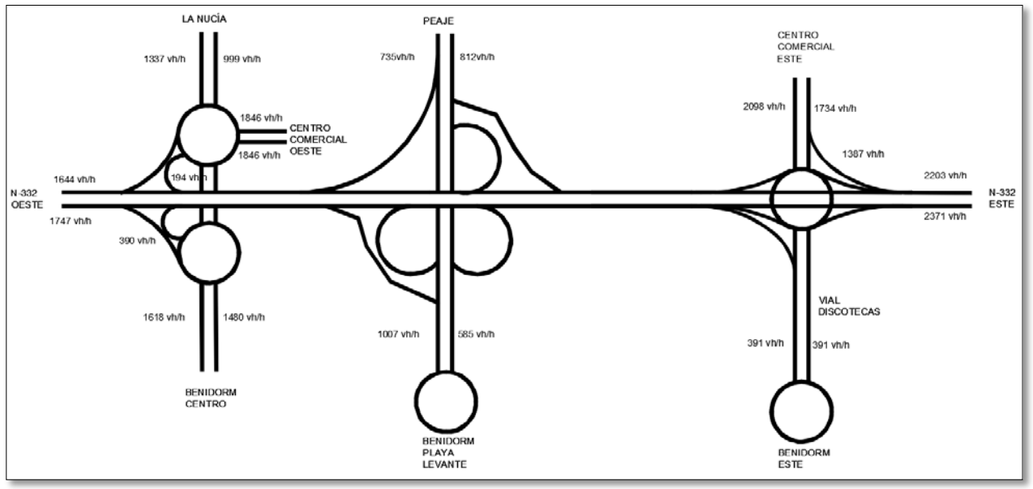
- Año 2020 (año de puesta en servicio). Sábado 19-20 horas:



- Año 2040 (año horizonte). Día laborable 19-20 horas:



- Año 2040 (año horizonte). Sábado 19-20 horas:



5.3. ANÁLISIS DEL MOVIMIENTO BENIDORM OESTE – CENTRO COMERCIAL OESTE

En la situación actual, antes de estar operativo el enlace Este, todos los vehículos entran al Centro Comercial por la entrada oeste, única entrada viable.

Por lo tanto, como se puede observar de los datos reflejado el volumen de tráfico que se genera es muy elevado (llegándose a un Nivel de Servicio E como más adelante se indica y justifica).

Resulta evidente que la entrada en servicio del nuevo enlace en la N-332 Este, objeto de este proyecto, mejorará la situación de la entrada Oeste al Centro Comercial, que se verá descargada ya que algunos vehículos utilizarán la nueva alternativa.

A continuación se muestran los datos de tráfico del movimiento N-332 Oeste y Centro Comercial Oeste y viceversa:

AÑO	ENLACE ESTE NO OPERATIVO				ENLACE ESTE OPERATIVO			
	N-332 OESTE – CC OESTE		CC OESTE - N-332 OESTE		N-332 OESTE – CC OESTE		CC OESTE - N-332 OESTE	
	Laborable	Sábado	Laborable	Sábado	Laborable	Sábado	Laborable	Sábado
Año 2020 (año de puesta en servicio)	390	519	621	611	333	496	333	496
Año 2040 (año horizonte)	519	691	827	813	443	660	443	660

A continuación, de forma que se pueda apreciar la diferencia, se muestra el volumen de tráfico en la entrada Oeste del Centro Comercial con el Enlace Este operativo y sin estarlo:

AÑO	ENLACE ESTE NO OPERATIVO				ENLACE ESTE OPERATIVO			
	ENTRADA CC OESTE		SALIDA CC OESTE		ENTRADA CC OESTE		SALIDA CC OESTE	
	Laborable	Sábado	Laborable	Sábado	Laborable	Sábado	Laborable	Sábado
Año 2020 (año de puesta en servicio)	1949	2689	2680	2980	933	1387	933	1387
Año 2040 (año horizonte)	2595	3580	3568	3966	1242	1846	1242	1846

Los datos reflejados son Intensidad Horarias.

Como se puede apreciar, se obtienen las siguientes conclusiones:

- El volumen de tráfico de la N-332 hacia la entrada al Centro Comercial por el Oeste es similar una vez esté en servicio el nuevo Enlace Este, lo cual es lógico puesto que es la entrada "Natural" al Centro Comercial desde este lado de la N-332 (Oeste).
- El volumen de tráfico de la entrada/salida Oeste del Centro Comercial sufre un descenso significativo ya que los vehículos que proceden de la N-332 por el Este tienen su entrada natural por el nuevo enlace. Esta situación mejora considerablemente la entrada Oeste, proporcionando unas mejores condiciones de seguridad y confort.

6. CÁLCULO DEL NIVEL DE SERVICIO

Los niveles de servicio se han calculado de acuerdo a lo siguiente:

- Velocidad de proyecto: 100 km/h en la N-332, 60 km/h en el vial discotecas y 40 km/h en el acceso al polígono.
- Sección: carretera convencional de dos carriles de 3.50 m.
- Arcenes exteriores: 2,5 m
- Año de puesta en servicio 2020 y año horizonte 2040.

Se emplea el Manual de Capacidad según su edición del año 2.010, en el que para este tipo de carretera se calcula por velocidad media y porcentaje de demora fijando el valor más desfavorable como Nivel de Servicio.

El porcentaje de vehículos pesados para el cálculo se adopta igual al correspondiente a la Estación Permanente más cercana, según el Mapa de Tráfico del Ministerio de Fomento:

- Estación E-188 en la N-332 en la población de Ondara. En el apéndice 3 se muestra el mapa de tráfico obtenido del Ministerio de Fomento.

  El porcentaje de Pesados es del 7%.

Los cálculos para establecer el nivel de servicio en todos los tramos de la variante, en función de la tasa de crecimiento considerada, están desarrollados en el apéndice 4.

A continuación se muestran los resultados de los niveles de servicio obtenidos en cada carretera para el escenario 0 y el escenario 1.

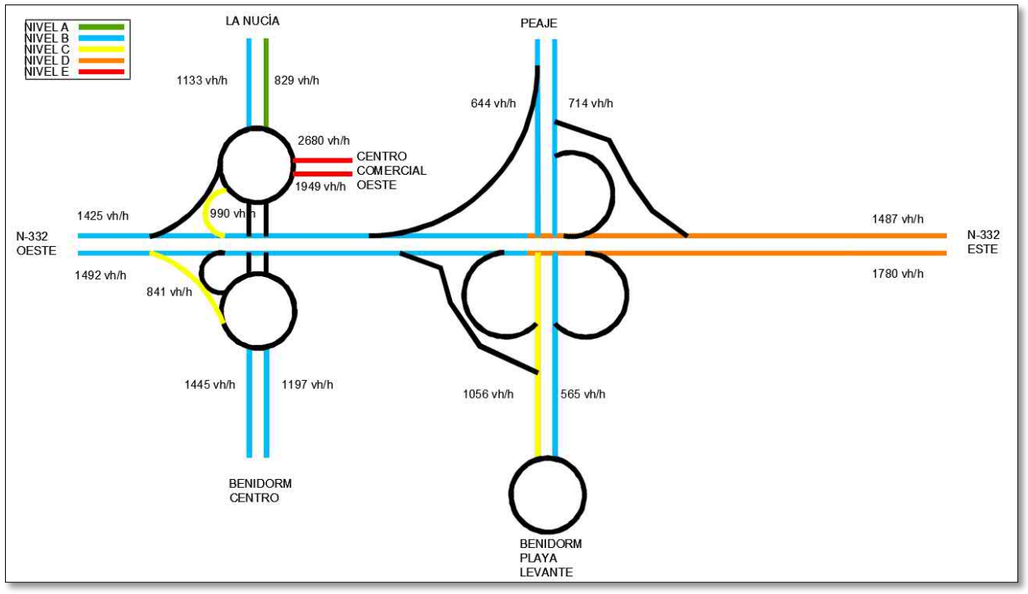
6.1. ESCENARIO 0

6.1.1. DÍA LABORABLE

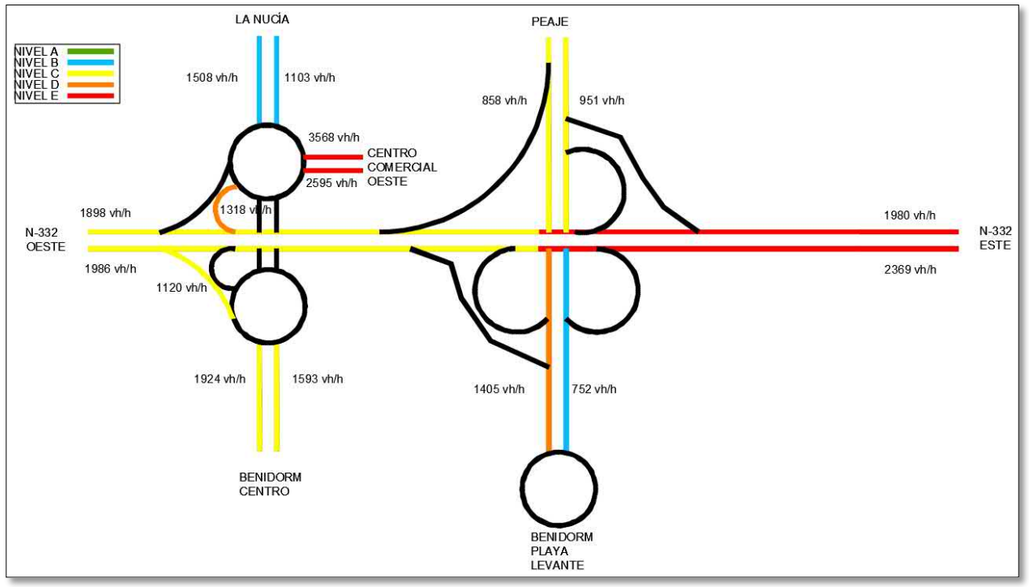
AÑO	N-332 ESTE	N-332 OESTE	ACCESO POLIGONO OESTE	PEAJE	CV-753 BENIDORM LEVANTE	CV-70 LA NUCÍA	CV-70 BENIDORM CENTRO	RAMAL N-332 CV-70 DESDE EL ESTE	RAMAL N-332 CV-70 DESDE EL OESTE
Año 2020 (año de puesta en servicio)	D	B	E	B	C	B	B	C	C
Año 2040 (año horizonte)	E	C	E	C	D	B	C	D	C

A continuación se muestra un esquema gráfico por colores en función del nivel de servicio:

- Año 2020 (año de puesta en servicio):



- Año 2040 (año horizonte):



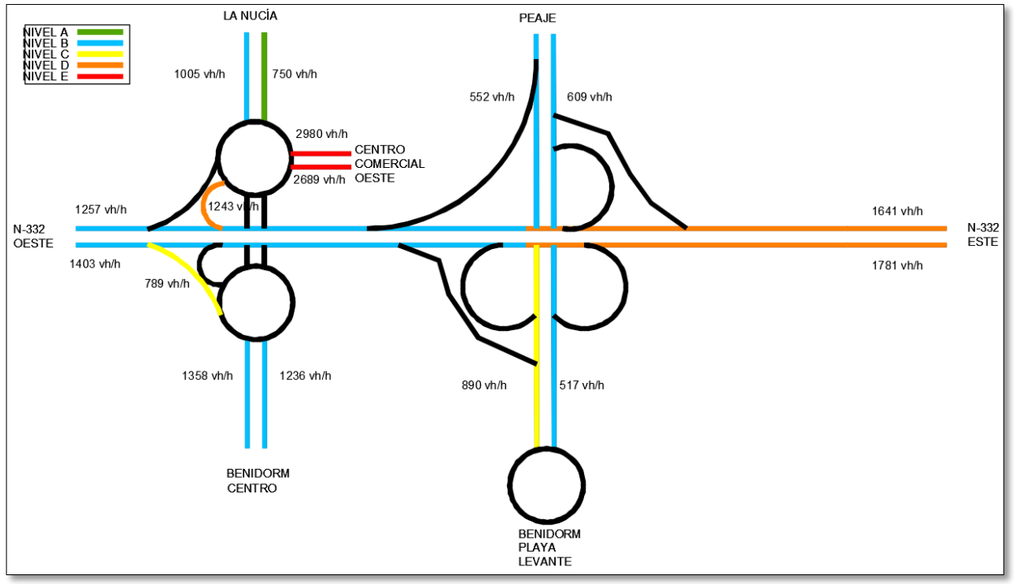
En el apéndice 4 del presente proyecto se muestran los cálculos realizados para la obtención del Nivel de Servicio.

6.1.2. SÁBADO

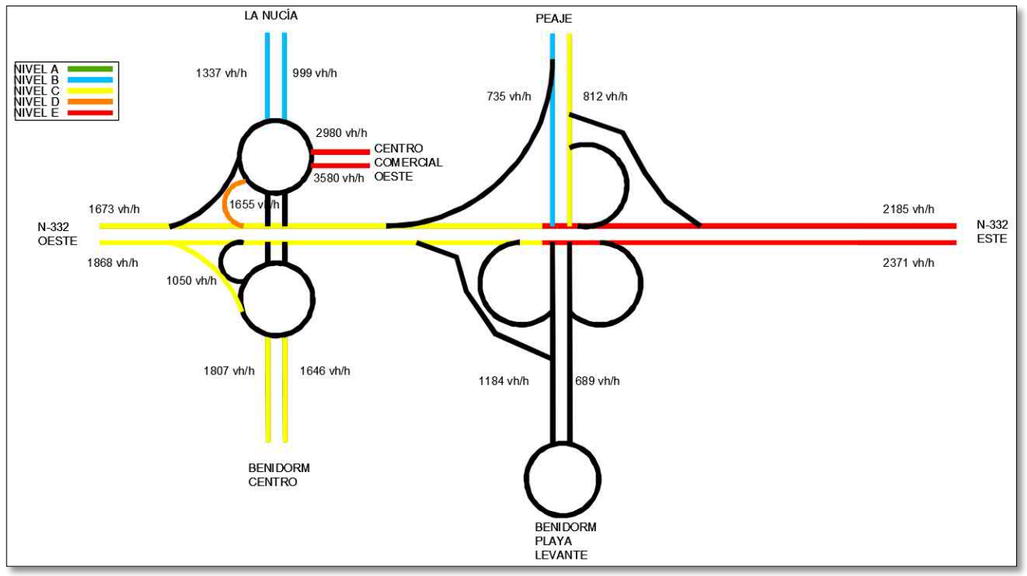
AÑO	N-332 ESTE	N-332 OESTE	ACCESO POLIGONO OESTE	PEAJE	CV-753 BENIDORM LEVANTE	CV-70 LA NUCÍA	CV-70 BENIDORM CENTRO	RAMAL N-332 CV-70 DESDE EL ESTE	RAMAL N-332 CV-70 DESDE EL OESTE
Año 2020 (año de puesta en servicio)	D	B	E	B	C	B	B	D	C
Año 2040 (año horizonte)	E	C	E	C	C	B	C	D	C

A continuación se muestra un esquema gráfico por colores en función del nivel de servicio:

- Año 2020 (año de puesta en servicio):



- Año 2040 (año horizonte):



En el apéndice 4 del presente proyecto se muestran los cálculos realizados para la obtención del Nivel de Servicio.

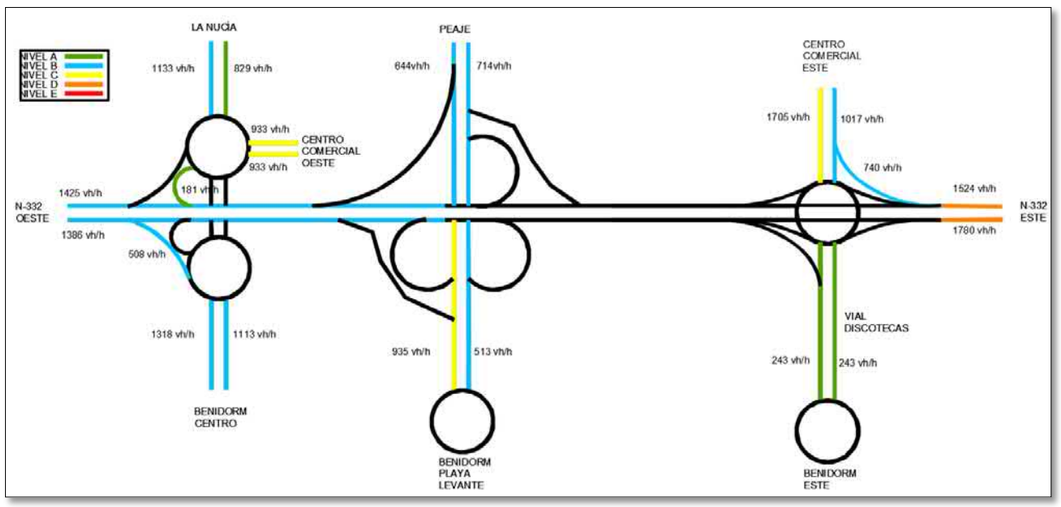
6.2. ESCENARIO 1

6.2.1. DÍA LABORABLE

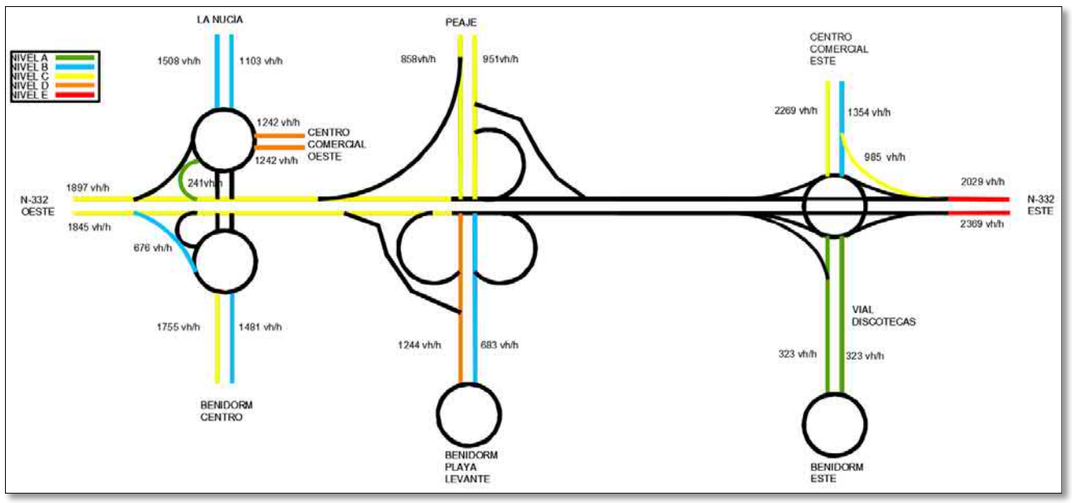
AÑO	N-332 ESTE	N-332 OESTE	ACCESO POLIGONO ESTE	ACCESO POLIGONO OESTE	VIAL DISCO	PEAJE	CV-753 BENIDORM LEVANTE	CV-70 LA NUCÍA	CV-70 BENIDORM CENTRO	RAMAL N-332 CV-70 DESDE EL ESTE	RAMAL N-332 CV-70 DESDE EL OESTE	VIA DE SERVICIO CC ESTE
Año 2020 (año de puesta en servicio)	D	B	C	C	A	B	C	B	B	A	B	B
Año 2040 (año horizonte)	E	C	C	D	A	C	D	B	C	A	B	C

A continuación se muestra un esquema gráfico por colores en función del nivel de servicio:

- Año 2020 (año de puesta en servicio):



- Año 2040 (año horizonte):



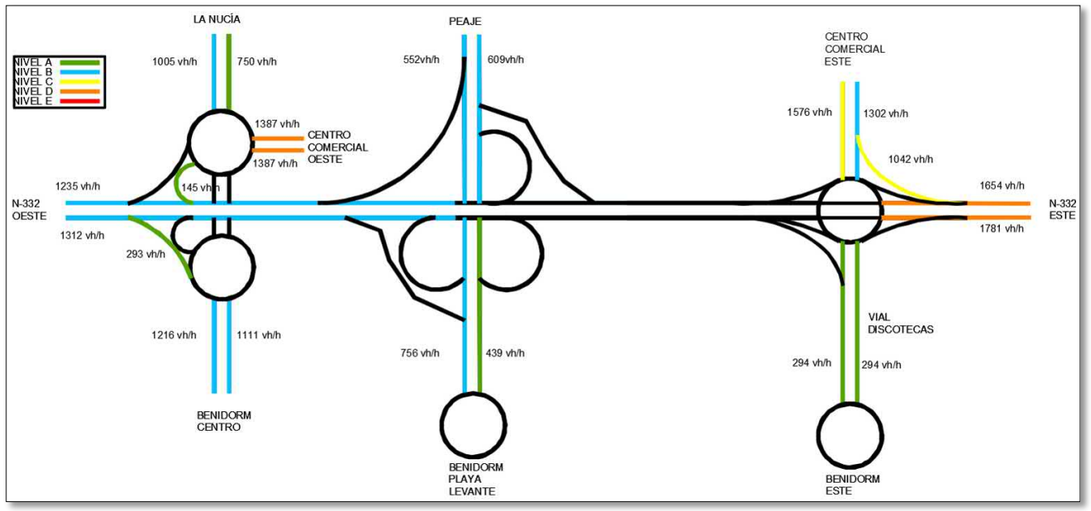
En el apéndice 4 del presente proyecto se muestran los cálculos realizados para la obtención del Nivel de Servicio.

6.2.2. SÁBADO

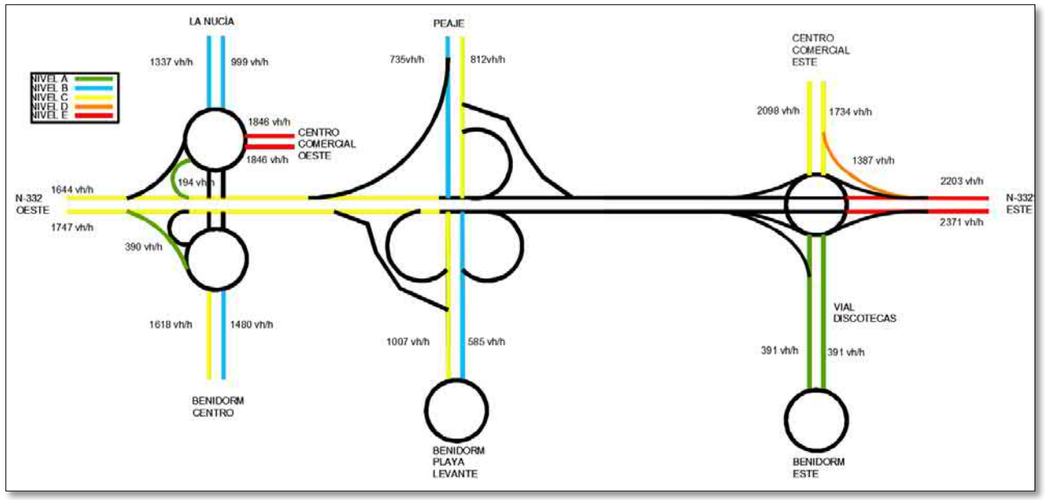
	N-332 ESTE	N-332 OESTE	ACCESO POLIGONO ESTE	ACCESO POLIGONO OESTE	VIAL DISCO	PEAJE	CV-753 BENIDORM LEVANTE	CV-70 LA NUCÍA	CV-70 BENIDORM CENTRO	RAMAL N-332 CV-70 DESDE EL ESTE	RAMAL N-332 CV-70 DESDE EL OESTE	VIA DE SERVICIO CC ESTE
Año 2020 (año de puesta en servicio)	D	B	C	D	A	B	B	B	B	A	A	C
Año 2040 (año horizonte)	E	C	C	E	A	C	C	B	C	A	A	D

A continuación se muestra un esquema gráfico por colores en función del nivel de servicio:

- Año 2020 (año de puesta en servicio):



- Año 2040 (año horizonte):



En el apéndice 4 del presente proyecto se muestran los cálculos realizados para la obtención del Nivel de Servicio.

7. NIVEL DE SERVICIO EN ZONAS SINGULARES

A continuación se muestra el nivel de servicio en las posibles zonas de conflicto de acuerdo a las Prescripciones y recomendaciones técnicas para la realización de estudios de tráfico de los Estudios Informativos, Anteproyectos y Proyectos de carreteras.

Las zonas de conflicto del presente proyecto se pueden resumir en tres:

- Glorieta sobre la N-332.
- Tramo de trenzado N-332 sentido Este
- Tramo de trenzado N-332 sentido Oeste.
- Carriles de cambio de velocidad N-332 este

GLORIETA SOBRE LA N-332

Se ha realizado un estudio de Capacidad de la glorieta sobre la N-332, siguiendo el método propuesto en las "Prescripciones y recomendaciones técnicas para la realización de estudios de tráfico de los Estudios Informativos, Anteproyectos y Proyectos de carreteras", que desarrolla el método del "Manual de Capacidad de 2010 del TRB (HCM 2010)", para el cálculo de la capacidad en glorietas, considerado como uno de los mejores métodos empíricos existentes.

La capacidad de cualquier acceso a una glorieta depende de las características geométricas de ese acceso y de la intensidad del tráfico en la calzada anular. La fórmula para el cálculo de esa capacidad es de la forma:

$Qe = F - f * Qc$

Donde:

Qe = Capacidad del acceso (veh/hora)

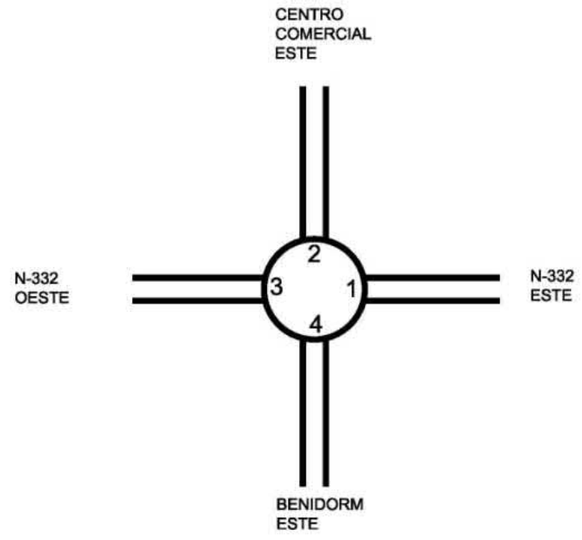
Qc = Intensidad de tráfico en la calzada anular frente al acceso (veh/hora)

F,f = Parámetros que dependen del trazado de las vías de accesos y de la calzada anular.

La intensidad de la calzada anular se obtiene a partir de los datos del tráfico de entrada en cada uno de los accesos y su distribución entre las distintas salidas, representados en la correspondiente matriz origen-destino.

Matriz Origen – Destino

A partir de la distribución de tráfico mostrada en el apartado 8 "prognosis de tráfico", se muestra la matriz origen destino de la Glorieta para los años de puesta en servicio (2020) y en el año horizonte (2040).



La distribución de movimientos se muestra en las siguientes tablas:

INTENSIDAD HORARIA (Vh/h). AÑO 2020. DÍA LABORABLE				
MOVIMIENTO	1	2	3	4
1	0	0	27	106
2	973	0	595	137
3	0	288	0	0
4	106	137	20	0

INTENSIDAD HORARIA (Vh/h). AÑO 2020. SÁBADO				
MOVIMIENTO	1	2	3	4
1	0	0	21	91
2	1.135	0	238	203
3	0	115	0	0
4	91	203	0	0

INTENSIDAD HORARIA (Vh/h). AÑO 2040. DÍA LABORABLE				
MOVIMIENTO	1	2	3	4
1	0	0	36	141
2	1.295	0	792	182
3	0	383	0	0
4	141	182	0	0

INTENSIDAD HORARIA (Vh/h). AÑO 2040. SÁBADO				
MOVIMIENTO	1	2	3	4
1	0	0	28	121
2	1.511	0	317	270
3	0	153	0	0
4	121	270	0	0

A partir de los cálculos realizados se obtiene el siguiente Nivel de servicio para cada una de las entradas y para cada uno de los años en estudio:

DÍA LABORABLE		
ENTRADA	AÑO 2020 (PUESTA EN SERVICIO)	AÑO 2040 (AÑO HORIZONTE)
1 (N332 ESTE)	ADECUADO	ADECUADO
2 (C.C. ESTE)	SATURADO	CONGESTIÓN
3 (N332 OESTE)	ADECUADO	ADECUADO
4 (BENIDORM ESTE)	ADECUADO	ADECUADO

SÁBADO		
ENTRADA	AÑO 2020 (PUESTA EN SERVICIO)	AÑO 2040 (AÑO HORIZONTE)
1 (N332 ESTE)	ADECUADO	ADECUADO
2 (C.C. ESTE)	ADECUADO	CONGESTIÓN
3 (N332 OESTE)	ADECUADO	ADECUADO
4 (BENIDORM ESTE)	ADECUADO	ADECUADO

Por lo tanto, el único ramal que presenta un nivel saturado en el año de puesta en servicio y congestión en el año horizonte es el correspondiente a la del Centro Comercial Este. Respecto a la saturación de este ramal conviene reseñar que el Ayuntamiento de Benidorm pretende semaforizar los viales y glorietas de titularidad municipal para implementar la gestión de colas, precisamente para darle preferencia al tráfico, de forma que las colas no afecten a los ramales de enlace ni al tronco de la N-332.

Además, con objeto de mejorar la capacidad de la glorieta, se ha diseñado un ramal directo con dirección N-332 este hacia el Centro Comercial este, que se ha denominado: *Vía de servicio en dirección N-332 este- CC este*, de manera que los vehículos que provenientes de la nacional sentido Alicante se dirijan al centro comercial, no tengan que utilizar la glorieta del enlace.

En el Apéndice 6 "Cálculo del nivel de servicio en zonas singulares" del presente anejo se recogen los cálculos realizados para obtener el Nivel de Servicio de la Glorieta. En el apéndice 7 se recogen los planos del diseño de este ramal directo *Vía de servicio en dirección N-332 este- CC este.*

TRAMOS DE TRENZADO

Como se ha comentado anteriormente existen dos tramos de trenzado que se consideran puntos singulares o de conflicto. Estos trenzados son:

- Trenzado N-332 sentido este: tramo de trenzado antes de la glorieta proyectada en sentido este el que los movimientos que se "trenzan" son los que provienen de la N-332 oeste, Benidorm Centro, La Nucía y Benidorm Playa Levante hacia el Centro Comercial Este y el Vial de conexión con la Avenida de la Comunitat Valenciana con el movimiento enlace AP-7 hacia la N-332 Este. Este tramo de trenzado tiene aproximadamente unos 200 metros de longitud.
- Trenzado sentido oeste: Tramo de trenzado posterior a la glorieta proyectada sentido oeste en el que los movimiento que "trenzan" son los correspondientes a Centro Comercial Este y vial de conexión con la Avenida de la Comunitat Valenciana hacia la N-332 oeste y N-332 Este hacia el enlace con la AP-7. Este tramo de trenzado tiene aproximadamente unos 350 m de longitud.

Es evidente que no es necesario estudiar los trenzados en el extremo oeste de las vías colectoras de la N-332, puesto que la puesta en servicio del nuevo enlace no incrementa en tráfico en los mismos, sino que lo disminuye al existir otro acceso alternativo al único que existe en el escenario 0, con lo que, en todo caso, la situación mejorará con la puesta en servicio del nuevo enlace.

El cálculo del Nivel de Servicio de estos tramos se realiza siguiendo el método propuesto en las "Prescripciones y recomendaciones técnicas para la realización de estudios de tráfico de los Estudios Informativos, Anteproyectos y Proyectos de carreteras", que desarrolla el método del "Manual de Capacidad de 2010 del TRB (HCM 2010)".

En el Apéndice 6 "Cálculo del nivel de servicio en zonas singulares" del presente anejo se recogen los cálculos realizados para obtener el Nivel de Servicio de los tramos de trenzado.

A continuación se indica, para cada una de los tramos objeto de análisis, los resultados de los cálculos de la capacidad:

DÍA LABORABLE		
TRENZADO	Año 2020 (año de puesta en servicio)	Año 2040 (año horizonte)
TRENZADO SENTIDO ESTE (N-332 ESTE – C.C. ESTE)	B	B
TRENZADO SENTIDO OESTE (N-332 OESTE – PEAJE DE BENIDORM)	B	B

SÁBADO		
TRENZADO	Año 2020 (año de puesta en servicio)	Año 2040 (año horizonte)
TRENZADO SENTIDO ESTE (N-332 ESTE – C.C. ESTE)	B	B
TRENZADO SENTIDO OESTE (N-332 OESTE – PEAJE DE BENIDORM)	B	B

CARRILES DE CAMBIO DE VELOCIDAD N-332 ESTE

Se estudia en este apartado los carriles de cambio de velocidad situados al este de la glorieta proyectada; se trata de un carril de carril de aceleración correspondiente al eje 105 (que va de la Glorieta 1 a la N-332 dirección Valencia) y un carril de deceleración correspondiente al eje 101 (que va de la N-332 dirección Alicante a la Glorieta 1).

- Carril de cambio de velocidad eje 105: Carril de aceleración con una longitud y cuña de 135 metros y 125 metros respectivamente. Sirve para incorporarse a la carretera N-332 en sentido Alicante-Altea.
- Carril de cambio de velocidad eje 101: Carril de deceleración con una longitud y cuña de 130 metros y 125 metros respectivamente. Sirve para salir de la carretera N-332 en sentido Altea-Alicante y llegar a la denominada Glorieta 1 que da acceso al centro comercial.

El cálculo del Nivel de Servicio de estos tramos se realiza siguiendo el método propuesto en las "Prescripciones y recomendaciones técnicas para la realización de estudios de tráfico de los Estudios Informativos, Anteproyectos y Proyectos de carreteras", que desarrolla el método del "Manual de Capacidad de 2010 del TRB (HCM 2010)".

Tal como determina el Manual de Capacidad el nivel de servicio en las entradas y salidas de la autopista viene determinado por la densidad de tráfico en la zona de convergencia o divergencia. De este modo se calcula la densidad de tráfico en dicha zona y se compara con los valores establecidos en el Manual, determinando el nivel de servicio para el año de puesta en servicio (2020) y año horizonte (2040).

En el Apéndice 6 "Cálculo del nivel de servicio en zonas singulares" del presente anejo se recogen los cálculos realizados para obtener el Nivel de Servicio de los carriles de cambio de velocidad N-332 Este.

A continuación se indica, para cada una de los carriles de cambio de velocidad objeto de análisis, los resultados de los cálculos de la capacidad:

DÍA LABORABLE		
CARRIL	Año 2020 (año de puesta en servicio)	Año 2040 (año horizonte)
Eje 105. Carril de aceleración	B	B
Eje 101. Carril de deceleración	B	B

SÁBADO		
CARRIL	Año 2020 (año de puesta en servicio)	Año 2040 (año horizonte)
Eje 105. Carril de aceleración	B	C
Eje 101. Carril de deceleración	B	B

8. CONCLUSIONES

Según lo expuesto en los apartados anteriores, se puede concluir lo siguiente:

En relación a los accesos al sector P.P 3.1 de Benidorm.

- En el escenario 0, que se corresponde con la situación actual sin la construcción del enlace planteado en el presente proyecto, el nivel de servicio de los accesos al sector es E, desde el año de puesta en servicio, ya que el volumen de tráfico es muy elevado para el único acceso proyectado, con situación de colapso total.
- En el escenario 1, con el nuevo enlace en la N-332 y el vial de discotecas construidos, se obtiene un nivel C en el Acceso al CC Este y D en el acceso al CC Oeste, por lo que la construcción de un nuevo acceso alivia considerablemente la situación del Escenario 0.

En cuanto a la carretera N-332 y el enlace:

- En la N-332 en dirección Este (tramo sin desdoblar), el nivel de servicio obtenido es D en el año de puesta en servicio y E en el año horizonte, en ambos escenarios. Por tanto, la construcción del nuevo enlace y vial de discotecas no varía la situación inicial. La generación de viajes que originará el Polígono empeora el nivel de servicio de la N-332 del nivel D al E en el año horizonte, pero este tráfico generado existirá se haga o no el nuevo enlace en la N-332, pero al construir el nuevo enlace el tráfico del polígono circulará menos recorrido por la carretera nacional y el tráfico estará más repartido en los enlaces.
- El nivel de servicio de la N-332 en dirección oeste (tramo desdoblado) es B en el año de puesta en servicio y C en el año horizonte, y no varía en ambos escenarios.

  Los tramos de trenzado adyacentes al nuevo enlace y la glorieta del enlace no presentar problemas de capacidad.

  Se ha diseñado un ramal directo para los vehículos que procedentes de la nacional sentido Alicante y con destino centro comercial, no tengan que utilizar la glorieta del enlace y de este modo mejorar la capacidad de la glorieta del enlace.

Respecto a los accesos a Benidorm:

- Los accesos a Benidorm centro y Playa Levante a través de la CV-70 y CV-753 respectivamente no empeoran el nivel de servicio en el año de puesta en servicio con la puesta en servicio del nuevo enlace y el Vial de discotecas, incluso mejora, en algún caso, el acceso Benidorm centro

9. CATEGORÍA DE TRÁFICO PESADO

A los efectos de la definición de la categoría de tráfico pesado se tiene en cuenta lo definido por la Norma 6.1.-IC "Secciones de firme" de la Instrucción de Carreteras, en vigor desde el 13 de Diciembre de 2003.

Dicha Instrucción establece que, en calzadas de dos carriles y doble sentido de circulación incide sobre cada carril la mitad de los vehículos pesados, y en caso de tener dos carriles por sentido se considera en el carril exterior la categoría de tráfico pesado correspondiente a todos los vehículos pesados que circulan en ese sentido.

La citada Norma 6.1.-IC "Secciones de firme", establece la siguiente clasificación de categoría de tráfico pesado:

Categoría de tráfico pesado	T00	T0	T1	T2
IMDp (vehículos pesados/día)	≥ 4000	<4000 >2000	<2000 >800	<800 >200

A la vista de los resultados de la Intensidad Horaria en el año de puesta en servicio y considerando un 7% de tráfico pesado y un 10% de porcentaje de Intensidad Horaria respecto de la IMD se obtienen las siguientes categorías de tráfico pesado:

AÑO	N-332 Este	N-332 Oeste	Vial de conexión con la Avda. CV	Acceso Polígono
Año 2020 (puesta en servicio)	T1	T2	T2	T1

Los ramales de la glorieta que enlazan con las diferentes carreteras se consideran que tienen el mismo tráfico que los de la carretera expuestos en la tabla de arriba.

La glorieta bajo la N-332 así como la glorieta de acceso al Polígono Industrial se considera que tiene un tráfico **T1**.

APÉNDICE 1. ESTUDIO DE TRÁFICO DEL "PROYECTO BÁSICO DE ENLACE EN LA CARRETERA N-332 Y CONEXIÓN CON LA AVENIDA DE LA COMUNIDAD VALENCIANA (BENIDORM)".

Anejo 14. ESTUDIO DE TRÁFICO



HOJA DE CONTROL DE CALIDAD						
DOCUMENTO	MEMORIA					
PROYECTO	Proyecto Básico del Enlace Norte del Polígono Industrial P.P. 3.1 de Benidorm con la carretera N-332					
CÓDIGO	UR1585-PB-MM-010300-OL-O-LINEALES-Ed1.doc					
AUTOR	FIRMA	ASO				
	FECHA	24/09/2014				
VERIFICADO	FIRMA	SVN				
	FECHA	24/09/2014				
DESTINATARIO	TERRA VILLAGE LAND, S.L.					
NOTAS						

ÍNDICE

1. INTRODUCCIÓN. 5

1. INTRODUCCIÓN.

Se incluye en el presente anejo, como apéndice 14.1, el ESTUDIO DE TRÁFICO DE ACCESO AL P.P. 3/1 DESDE LA N-332 (VARIANTE DE BENIDORM) redactado por Asocivil en marzo de 2014 para la Mercantil Unibail Rodamco, quien ha autorizado su incorporación en este Proyecto Básico.

Dicho estudio, tal como establece en su introducción "*analiza distintos escenarios de desarrollo de las infraestructuras en la zona afectada, tras haber realizado previamente un estudio de soluciones*"

APÉNDICE 14.1.- ESTUDIO DE TRÁFICO DE ASOCIVIL

ESTUDIO DE TRÁFICO DE ACCESOS AL P.P. 3/1 DESDE LA N-332 (VARIANTE BENIDORM) Y CV-70. BENIDORM



MARZO 2014

asocivil
asesores de obra civil s.l.

unibail·rodamco

ÍNDICE

1 INTRODUCCIÓN Y OBJETO DEL ESTUDIO 4
2 DESCRIPCIÓN DE LA ACCESIBILIDAD AL P.P.3/1 5
2.1 ESCENARIO 0 5
2.2 ESCENARIO 1 (ESCENARIO BASE) 5
2.3 ESCENARIO 2 5
2.4 ESCENARIO 3 6
2.5 ESCENARIO 3B 6
3 EVALUACIÓN DEL TRÁFICO SIMULTÁNEO EN EL ÁREA INTERURBANA 7
3.1 AFOROS DE TRÁFICO EXISTENTE 7
3.2 ESTIMACIÓN DE TRÁFICO GENERADO POR EL USO DE SUELO INDUSTRIAL DEL P.P.3/1 11
3.2.1 INTENSIDADES DE TRÁFICO PREVISTAS EN HORA PUNTA 12
3.2.2 ESTIMACIÓN DE TRÁFICO SIMULTÁNEO CON EL COMERCIAL 12
3.2.3 REPARTO SEGÚN ORIGEN - DESTINO 12
3.3 ESTIMACIÓN DE TRÁFICO GENERADO POR EL USO DE SUELO COMERCIAL DEL P.P.3/1 13
3.3.1 NÚMERO DE VEHÍCULOS 13
3.3.2 REPARTO DE FLUJOS 14
3.3.3 REPARTO SEGÚN ORÍGEN Y DESTINO 15
4 ANÁLISIS DE TRÁFICO EN DISTINTOS ESCENARIOS 17
4.1 METODOLOGÍA 17
4.1.1 INTENSIDAD 17
4.1.2 DENSIDAD 17
4.1.3 TIEMPO DE DEMORA 17
4.2 ESCENARIO 0 18
4.2.1 DATOS DE PARTIDA 18
4.2.2 INTENSIDAD 19
4.2.3 DENSIDAD 20
4.2.4 DEMORAS 21
4.2.5 CONCLUSIONES 23
4.3 ESCENARIO 1 (ESCENARIO BASE) 24
4.3.1 DATOS DE PARTIDA 24
4.3.2 INTENSIDAD 25
4.3.3 DENSIDAD 26
4.3.4 DEMORAS 29
4.3.5 CONCLUSIONES 31
4.4 ESCENARIO 2 33
4.4.1 DATOS DE PARTIDA 33
4.4.2 INTENSIDAD 34

4.4.3 DENSIDAD 36
4.4.4 DEMORAS 38
4.4.5 CONCLUSIONES 39
4.5 ESCENARIO 3 40
4.5.1 DATOS DE PARTIDA 40
4.5.2 INTENSIDAD 41
4.5.3 DENSIDAD 43
4.5.4 DEMORAS 45
4.5.5 CONCLUSIONES 47
4.6 ESCENARIO 3B 48
4.6.1 DATOS DE PARTIDA 48
4.6.2 INTENSIDAD 49
4.6.3 DENSIDAD 51
4.6.4 DEMORAS 53
4.6.5 CONCLUSIONES 55
4.7 CONCLUSIONES A LOS ESCENARIOS INTERURBANOS 55
5 EVALUACIÓN DEL TRÁFICO SIMULTÁNEO EN EL ÁREA URBANA DE INFLUENCIA 56
5.1 DELIMITACIÓN DEL ÁREA URBANA DE INFLUENCIA 56
5.2 AFOROS DEL TRÁFICO URBANO 57
5.3 ESTUDIO DE CICLOS SEMAFÓRICOS 58
5.3.1 CONFLUENCIA DE LA AVDA. DE BENIARDÁ CON AVDA. REI JAUME I 59
5.3.2 AVDA. DE BENIARDÁ CON CALLES ADYACENTES 60
5.3.3 CONFLUENCIA DE LA AVDA. DE EUROPA CON LA AVDA. DE LA COMUNITAT VALENCIANA 62
5.4 ESTIMACIÓN DEL TRÁFICO GENERADO POR EL P.P. 3/1 63
6 ANÁLISIS DE TRÁFICO EN EL ÁREA URBANA 65
6.1 METODOLOGÍA 65
6.1.1 INTENSIDAD 65
6.1.2 TIEMPO DE DEMORA EN INTERSECCIONES SEMAFORIZADAS 65
6.2 SITUACIÓN ACTUAL 66
6.2.1 INTENSIDAD 66
6.2.2 DEMORAS 69
6.3 ESCENARIO 1 (ESCENARIO BASE) 72
6.3.1 INTENSIDAD 72
6.3.2 DEMORAS EN INTERSECCIONES SEMAFORIZADAS 75
6.4 ANÁLISIS COMPARATIVO 80
7 CONCLUSIONES GENERALES 81

1 INTRODUCCIÓN Y OBJETO DEL ESTUDIO

El presente estudio de tráfico analiza distintos escenarios de desarrollo de las infraestructuras en la zona afectada, tras haber realizado previamente un estudio de soluciones, resumidas en:

- **Escenario 0**: Sería el estado actual, una vez concluyan las obras que realiza el Ministerio de Fomento, que son el desdoblamiento de N-332, la remodelación del Enlace de la Nucía (CV-70) y sin incluir la conexión del sector a la N-332 inicialmente prevista.
- **Escenario 1**: También denominado Escenario Base, resultante de añadir al Escenario 0 el futuro enlace Norte de la N-332, consensuado previamente con el Ministerio de Fomento y el propio Ayuntamiento de Benidorm, compatible pues con el planeamiento urbano y la futura Variante de Altea.
- **Escenario 2**: A partir del Escenario 1 se analiza una actuación de mejora de infraestructuras en la CV-70 que amplíe la capacidad de tráfico del enlace de la Nucía.
- **Escenario 3**: Añadiremos al Escenario 1 un nuevo acceso urbano desde el centro de Benidorm (playa de Levante), denominándolo Paso Inferior Juzgados.
- **Escenario 3b**: Añadiremos al Escenario 3 el acceso directo a la glorieta de La Nucía desde la salida del Acceso Oeste.

En los escenarios 1, 2, 3 y 3b, en los cuales se considera el futuro enlace norte de la N-332, no se considera el vial Discotecas dado que este acceso beneficiará principalmente a otros futuros desarrollos de la ciudad, y que su uso por los visitantes del sector P.P. 3/1 sería prácticamente irrelevante.

En todos los escenarios se considera, en la glorieta norte del enlace de La Nucía, un tercer carril en la salida de la N-332 desde el este hasta la CV-70 en dirección a Benidorm.

Se analiza el tráfico generado por el uso comercial y el uso industrial del sector P.P. 3/1.

Las simulaciones de tráfico se realizan a la hora punta, es decir un sábado de verano entre las 19 y las 20 horas, la situación más desfavorable.

Además, se considera que el 100% del tráfico generado por el uso comercial acude al sector en vehículos privados, lo que es la situación más desfavorable dado que parte de los clientes del centro comercial llegarán en transporte público o a pie.

En el siguiente apartado se detallan los escenarios anteriores con planos.

2 DESCRIPCIÓN DE LA ACCESIBILIDAD AL P.P.3/1

2.1 ESCENARIO 0

El proyecto de aumento de capacidad de la N-332 supone la modificación de las condiciones iniciales de accesibilidad que había al futuro P.P.3/1. De una carretera con un carril por sentido se pasa a otra con dos carriles por sentido, y se modifica el enlace con la CV-70, desde donde se proporciona el acceso Oeste al Polígono P.P.3/1:

- Enlace La Nucía: Conecta la carretera N-332 con la CV-70. Está permitida la conexión de la N-332 con la CV-70 desde el Este y desde el Oeste. En cuanto a las salidas de la CV-70 a la N-332, también está permitido incorporarse a la esta última en ambos sentidos. Dos glorietas en la CV-70, situadas a ambos lados de la N-332, permiten los cambios de sentido. Además, la glorieta Norte tendrá una conexión con el futuro polígono P.P. 3/1 del P.G.O.U. de Benidorm. Mediante dicho acceso, se puede acceder al vial que conecta con el centro comercial a través de la glorieta. La salida del centro comercial, a través de la glorieta, sólo se puede realizar en sentido Norte, siendo necesario realizar el cambio de sentido en la glorieta situada más al Norte. Este acceso al centro comercial se denomina **Acceso al C.C. Oeste**. En el esquema siguiente se observa la forma del enlace.

En este escenario no hay acceso directo del sector N-332.

Se adjunta plano detallado de este escenario.

2.2 ESCENARIO 1 (ESCENARIO BASE)

Sumando al Escenario 0 la siguiente infraestructura.

- Enlace Norte, conexión variante de Altea: Mediante esta glorieta a distinto nivel sobre la N-332, se consigue una conexión adicional al Polígono P.P.3/1. En este caso, el acceso se realiza a través del viario interior de la urbanización. Esta glorieta permite todos los movimientos, por lo que pueden acceder los vehículos que provengan de la N-332 sea cual sea el origen. Este acceso al centro comercial se denomina **Acceso al C.C. Este**.

Se adjunta plano detallado de este escenario.

2.3 ESCENARIO 2

Sumando al Escenario 1, una actuación de mejora de capacidad sobre la CV-70 en el Enlace de la Nucía:

- Enlace La Nucía (CV-70) modificado: Consistirá la actuación en la ejecución de un paso inferior a lo largo de la CV-70 y bajo la actual N-332, que permita circundar al tráfico de paso entre la Nucía y Benidorm Centro.

Se adjunta plano detallado de este escenario.

2.4 ESCENARIO 3

Añadiendo al Escenario 1 la siguiente infraestructura:

- Paso inferior Juzgados: El paso inferior existente bajo la N-332. Este paso conecta con la glorieta situada en la continuación de la Avenida de Europa. Al Norte conecta con la AP-7 y al Sur con el casco urbano en la zona denominada como Benidorm Playa de Levante. El paso inferior tiene una sección con un ancho suficiente para que pueda ponerse un carril por cada sentido de circulación. Este acceso al centro comercial se denomina **Acceso al C.C. Centro**.

Se adjunta plano detallado de este escenario.

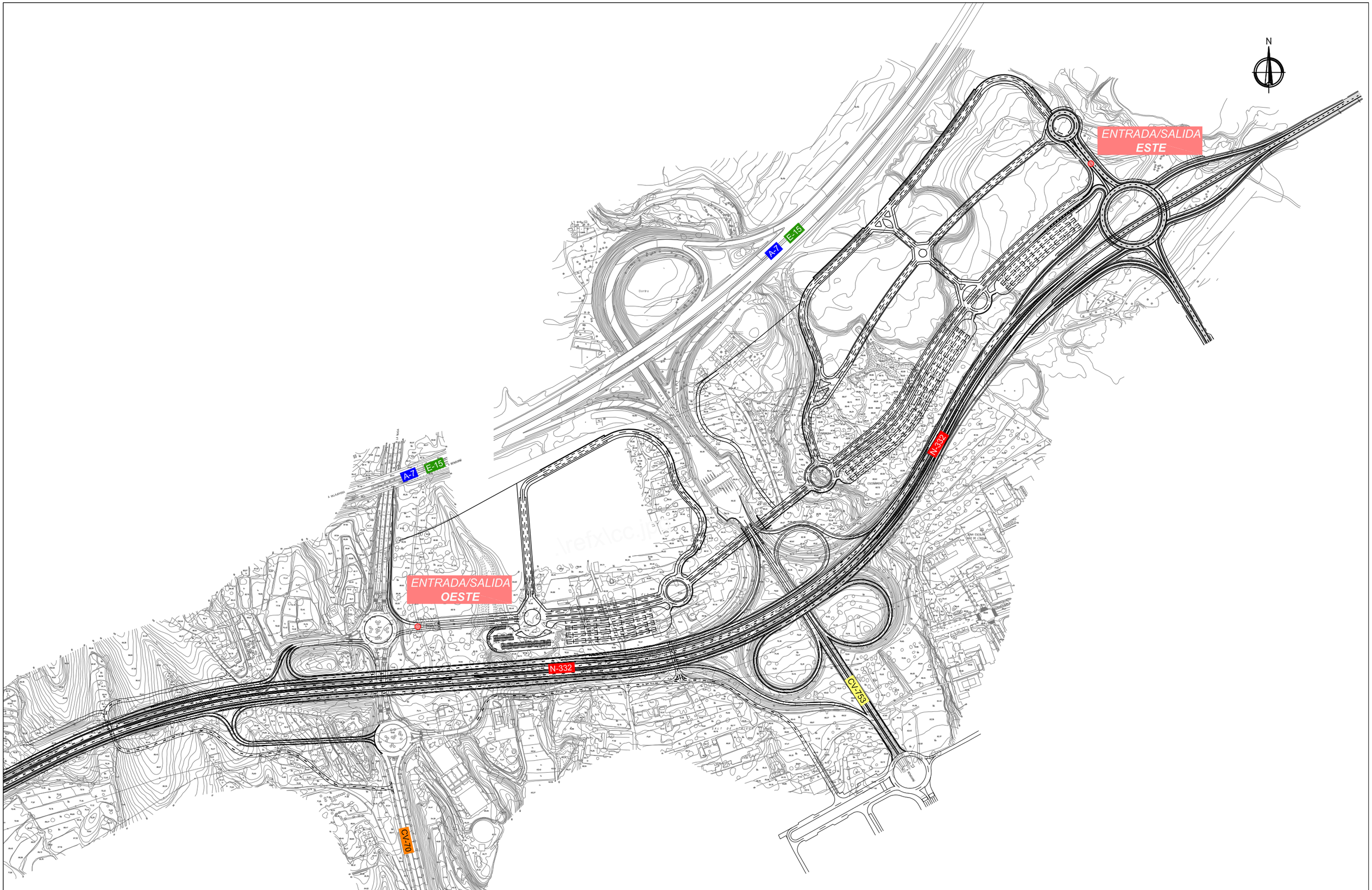
2.5 ESCENARIO 3B

Es igual que el escenario 3 pero con la adición de un acceso directo a la glorieta norte del enlace de La Nucía desde el Acceso al C.C. Oeste.

Se adjunta plano detallado de este escenario.



unibail·rodamco	asocivil asesores de obra civil s.l. C/ López de Hoyos, 286 local A Tel.: 91 415 89 65 Ingenieria@asocivil.com	TÍTULO: ESTUDIO DE TRÁFICO DE ACCESOS AL P.P.P 3/1 DESDE LA N-332 (VARIANTE DE BENIDORM) Y CV-70. BENIDORM	ESCALA: 1/6000	FECHA: FEBRERO 2014	TÍTULO DEL PLANO: ESCENARIO 0	Nº DE PLANO: HOJA



unibail·rodamco

asocivil
asesores de obra civil s.l.
C/ López de Hoyos, 286 local A
Tel.: 91 415 89 65
Ingeniería@asocivil.com

TÍTULO:

ESTUDIO DE TRÁFICO DE ACCESOS AL P.P.P 3/1
DESDE LA N-332 (VARIANTE DE BENIDORM) Y CV-70. BENIDORM

ESCALA: 1/6000

FECHA: FEBRERO 2014

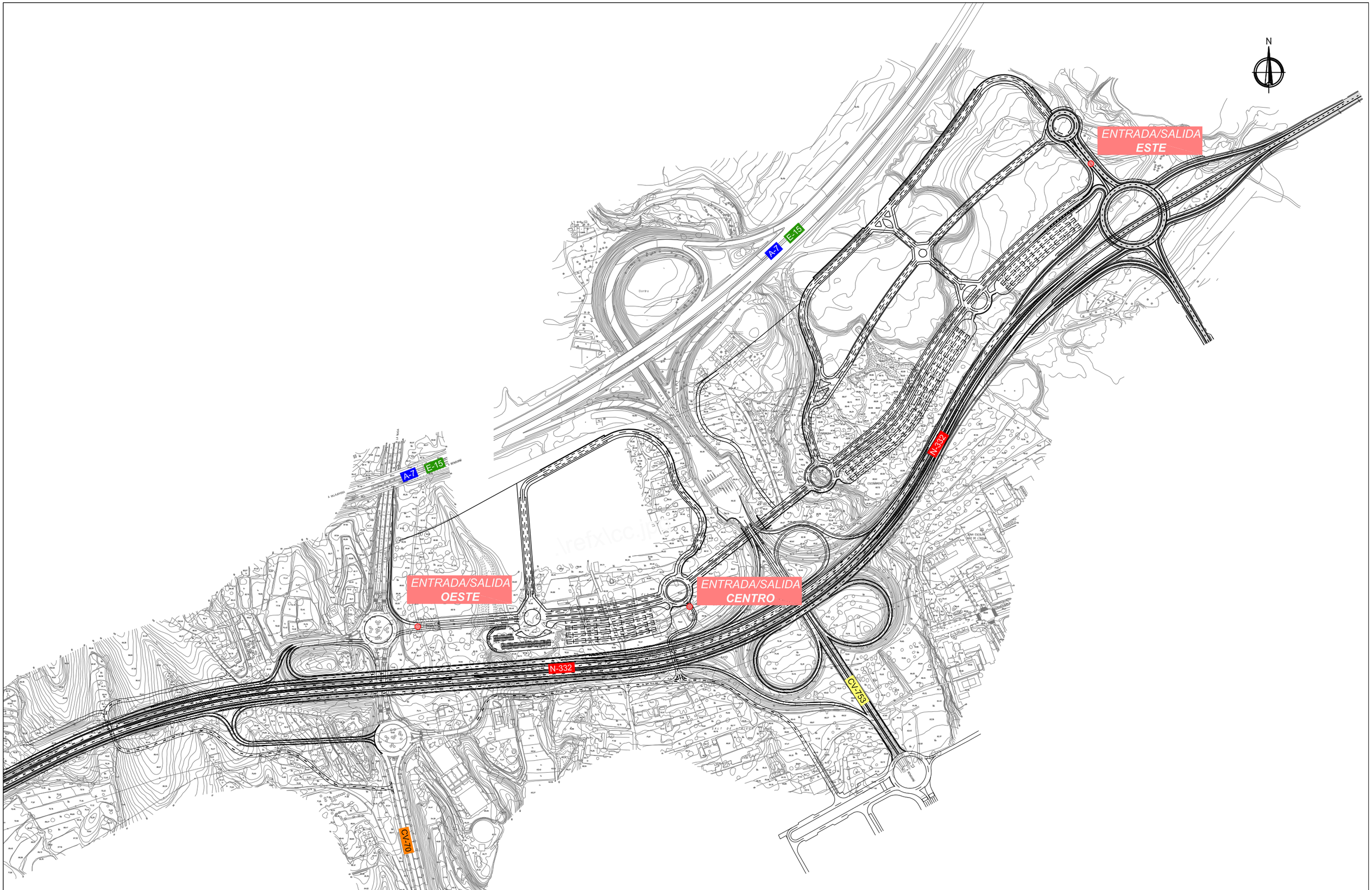
TÍTULO DEL PLANO: ESCENARIO 1

Nº DE PLANO:

HOJA



unibail·rodamco	asocivil asesores de obra civil s.l. C/ López de Hoyos, 286 local A Tel.: 91 415 89 65 Ingenieria@asocivil.com	TÍTULO: ESTUDIO DE TRÁFICO DE ACCESOS AL P.P.P 3/1 DESDE LA N-332 (VARIANTE DE BENIDORM) Y CV-70. BENIDORM	ESCALA: 1/6000	FECHA: FEBRERO 2014	TÍTULO DEL PLANO: ESCENARIO 2	Nº DE PLANO: HOJA



unibail·rodamco

asocivil
asesores de obra civil s.l.
C/ López de Hoyos, 286 local A
Tel.: 91 415 89 65
Ingenieria@asocivil.com

TÍTULO:

ESTUDIO DE TRÁFICO DE ACCESOS AL P.P.P 3/1
DESDE LA N-332 (VARIANTE DE BENIDORM) Y CV-70. BENIDORM

ESCALA: 1/6000

FECHA: FEBRERO 2014

TÍTULO DEL PLANO: ESCENARIO 3

Nº DE PLANO:

HOJA

ENTRADA/SALIDA
OESTE



unibail·rodamco	asocivil asesores de obra civil s.l. C/ López de Hoyos, 286 local A Tel.: 91 415 89 65 Ingenieria@asocivil.com	TÍTULO: ESTUDIO DE TRÁFICO DE ACCESOS AL P.P.P 3/1 DESDE LA N-332 (VARIANTE DE BENIDORM) Y CV-70. BENIDORM	ESCALA: 1/6000	FECHA: FEBRERO 2014	TÍTULO DEL PLANO: ESCENARIO 3B	Nº DE PLANO: HOJA

3 EVALUACIÓN DEL TRÁFICO SIMULTÁNEO EN EL ÁREA INTERURBANA

3.1 AFOROS DE TRÁFICO EXISTENTE

Se parte de los aforos realizados en la zona de actuación entre el 4 y el 19 de julio de 2009 mediante aforadores electromagnéticos midiendo el total de vehículos que pasaron durante una semana completa por las secciones indicadas en la siguiente imagen.



Imagen 1. Puntos aforados

De acuerdo con esos datos, se construyó una matriz de movilidad en la que se consideraron los siguientes centroides:

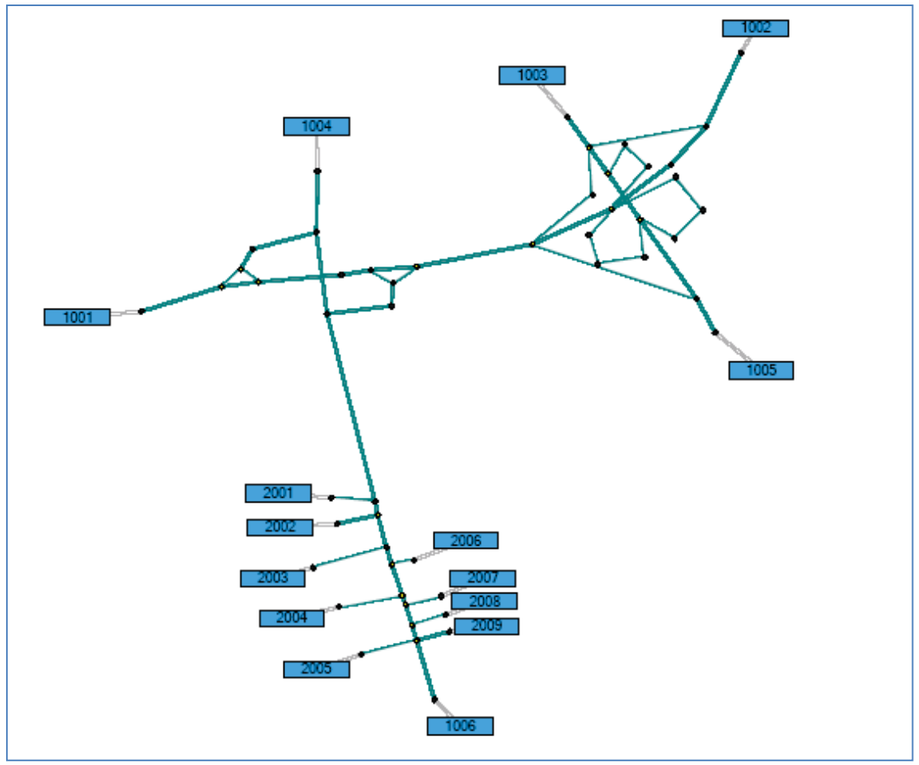


Imagen 2. Centroides Origen/Destino originales

Como resultado se obtuvo una matriz de viajes (origen/destino), que se muestra a continuación:

MATRIZ DE VIAJES ACTUALES (AJENOS AL CENTRO COMERCIAL). Jueves, de 19 a 20h

	1001	1002	1003	1004	1005	1006	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	TOT
1001	0	969	129	183	126	48	4	1	4	0	12	0	0	0	0	**1476**
1002	811	0	70	107	146	24	2	1	1	0	6	0	0	0	0	**1169**
1003	41	70	0	20	320	31	2	1	4	0	19	0	0	0	0	**508**
1004	175	103	50	0	35	516	12	6	11	0	129	0	0	0	0	**1036**
1005	63	62	96	21	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	**242**
1006	29	28	99	109	0	0	28	0	25	0	0	0	147	0	89	**553**
2001	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	**0**
2002	0	0	0	0	0	37	0	0	0	0	0	0	0	0	0	**37**
2003	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	**0**
2004	20	19	0	24	7	447	0	0	0	0	0	0	20	0	0	**537**
2005	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	**0**
2006	27	25	70	104	0	0	13	0	0	0	0	0	0	0	0	**239**
2007	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	**0**
2008	5	5	14	18	0	0	10	0	11	0	0	0	0	0	0	**64**
2009	26	25	72	97	0	0	25	0	87	0	0	0	0	0	0	**333**
TOT	**1197**	**1306**	**599**	**683**	**635**	**1101**	**97**	**9**	**143**	**0**	**167**	**0**	**167**	**0**	**89**	**6194**

Tabla 1. Matriz original de viajes

Asocivil parte de este punto y basándose en esta matriz, genera una matriz simplificada. La simplificación consiste en eliminar todos los viajes con origen en los centroides 1006 o 2001-2010 y destino en el mismo grupo. El estudio de estos centroides se realiza en el apartado 5. EVALUACIÓN DEL TRÁFICO SIMULTÁNEO EN EL ÁREA URBANA DE INFLUENCIA.

Los centroides empleados en el estudio de tráfico del área interurbana son:

- 1001: Benidorm Oeste
- 1006: Benidorm Centro
- 1004: La Nucía
- 1005: Benidorm Playa Levante
- 1003: Peaje
- 1002: Benidorm Este
- 612: Centro Comercial Oeste
- 987: Centro Comercial Este
- 1080: Centro Comercial Centro

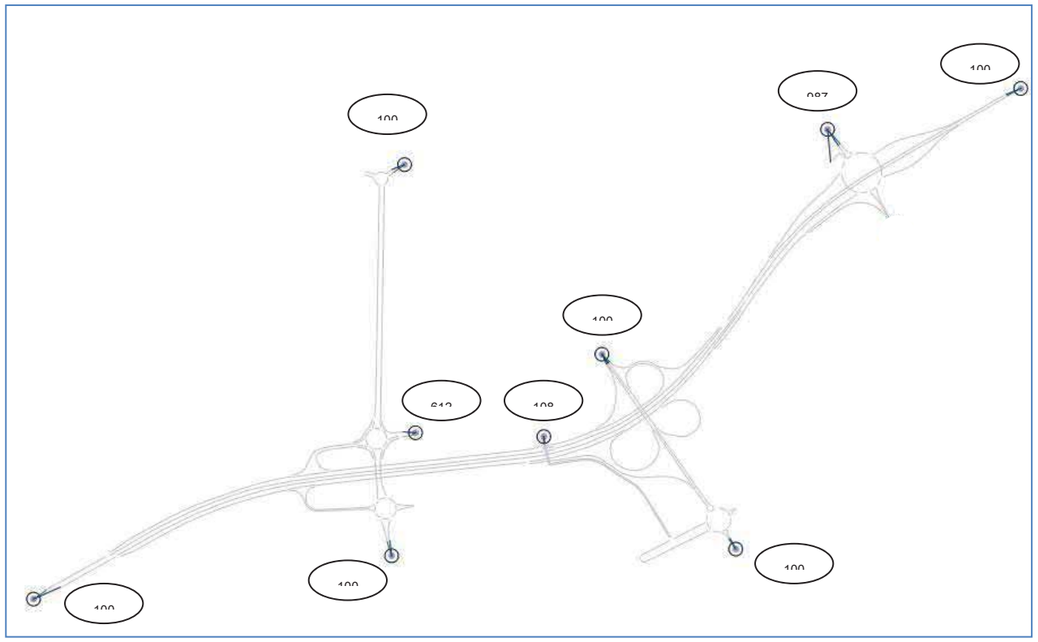


Imagen 3. Centroides

Para la redacción del presente estudio, se realizaron nuevos aforos de la zona urbana de influencia, tal como se expone en el apartado 5.2. AFOROS DEL TRÁFICO URBANO, de este estudio. Como adelanto a lo expuesto en dicho apartado, se ha comprobado que los primeros aforos, del año 2009, presentan unos valores inferiores en el área de Benidorm Playa de Levante. En el área de Benidorm Centro, se comprueba que los valores no han sufrido variación, obteniéndose valores similares en el último aforo realizado.

Por tanto, se actualiza la matriz de viajes tal como se muestra a continuación.

De acuerdo con los centroides y con los datos actualizados del tráfico mencionados, se genera la matriz de viajes para un martes entre las 12:00 y 13:00.

		DÍA	MARTES	HORA	12:00-13:00	TRÁFICO	NO COMERCIAL		MES	FEBRERO	AFOROS
		1001	1006	1004	1005	1003	1002	612	987	1080	
		Oeste	Benidorm Centro	La Nucía	Benidorm Playa Levante	Peaje	Este	Centro Comercial Oeste	Cento Comercial Este	Centro Comercial Centro	TOTAL
1001	Oeste	0	56	147	237	105	778	0	0	0	1.323
1006	Benidorm Centro	86	0	283	17	204	78	0	0	0	668
1004	La Nucía	141	542	0	53	40	82	0	0	0	858
1005	Benidorm Playa Levante	114	0	34	0	229	68	0	0	0	445
1003	Peaje	33	46	17	440	0	58	0	0	0	594
1002	Este	652	27	86	143	58	0	0	0	0	966
612	Centro Comercial Oeste	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
987	Cento Comercial Este	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
1080	Centro Comercial Centro	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
	TOTAL	1.026	671	567	890	636	1.064	0	0	0	4.854

Tabla 2

Teniendo en cuenta que los aforos se realizaron en el año 2009, se deben actualizar estos valores e, incluso, hacer una prognosis para el año de puesta en servicio, que estimamos será 2016. Para realizar esta prognosis, se utilizarán los incrementos recomendados en la *Orden FOM/3317/2010.*

Incrementos de tráfico a utilizar en estudios

Período	Incremento anual acumulativo
2010 – 2012	1,08 %
2013 – 2016	1,12 %
2017 en adelante	1,44 %

Tabla 3

La tabla resultante aplicando estos incrementos, será:

		DÍA	MARTES	HORA	12:00-13:00	TRÁFICO	NO COMERCIAL		MES	FEBRERO	AÑO PUESTA EN SERVICIO
		1001	1006	1004	1005	1003	1002	612	987	1080	
		Oeste	Benidorm Centro	La Nucía	Benidorm Playa Levante	Peaje	Este	Centro Comercial Oeste	Cento Comercial Este	Centro Comercial Centro	TOTAL
1001	Oeste	0	57	150	242	107	796	0	0	0	1.352
1006	Benidorm Centro	88	0	289	17	209	80	0	0	0	683
1004	La Nucía	144	554	0	54	41	84	0	0	0	877
1005	Benidorm Playa Levante	117	0	35	0	234	70	0	0	0	456
1003	Peaje	34	47	17	450	0	59	0	0	0	607
1002	Este	667	28	88	146	59	0	0	0	0	988
612	Centro Comercial Oeste	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
987	Cento Comercial Este	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
1080	Centro Comercial Centro	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
	TOTAL	1.050	686	579	909	650	1.089	0	0	0	4.963

Tabla 4

Como el estudio de tráfico para los accesos al P.P. 3/1 se debe realizar en la hora punta de visitas al centro comercial, será necesario transformar los datos de esta matriz a un sábado de 19:00 a 20:00. Para ello, como se tienen los aforos de toda la zona durante una semana entera, se puede analizar la variación existente entre un martes de 12:00 a 13:00 a un sábado de 19:00 a 20:00. Puesto que existen multitud de puntos de aforo, se ha decidido tomar los dos más representativos, que son el 2 y el 3, en la N-332. Haciendo una media ponderada de la variación de vehículos entre el martes y el sábado en las horas señaladas para dichos puntos, se obtiene el siguiente factor corrector:

Factor de paso de martes a sábado: 0,888

Así pues, la matriz resultante de viajes para el sábado en hora punta de 19:00 a 20:00 es la siguiente:

	DÍA	SÁBADO	HORA	19:00-20:00	TRÁFICO	NO COMERCIAL		MES	FEBRERO	AÑO PUESTA EN SERVICIO
	1001	1006	1004	1005	1003	1002	612	987	1080	
		Oeste	Benidorm Centro	La Nucía	Benidorm Playa Levante	Peaje	Este	Centro Comercial Oeste	Cento Comercial Este	Centro Comercial Centro	TOTAL
1001	Oeste	0	51	133	215	95	707	0	0	0	1.201
1006	Benidorm Centro	78	0	257	15	186	71	0	0	0	607
1004	La Nucía	128	492	0	48	36	75	0	0	0	779
1005	Benidorm Playa Levante	104	0	31	0	208	62	0	0	0	405
1003	Peaje	30	42	15	400	0	52	0	0	0	539
1002	Este	592	25	78	130	52	0	0	0	0	877
612	Centro Comercial Oeste	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
987	Cento Comercial Este	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
1080	Centro Comercial Centro	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
	TOTAL	932	610	514	808	577	967	0	0	0	4.408

Tabla 5

Teniendo en cuenta que los aforos se realizaron en el mes de febrero, se debe aplicar un factor de paso de febrero a julio. De acuerdo con las variaciones medias de tráfico entre los meses de febrero y julio de acuerdo con los datos de IMD del Ministerio de Fomento, se aplica un factor de paso de 1,3, obteniendo la siguiente matriz:

	DÍA	SÁBADO	HORA	19:00-20:00	TRÁFICO	NO COMERCIAL		MES	JULIO	AÑO PUESTA EN SERVICIO
	1001	1006	1004	1005	1003	1002	612	987	1080	
		Oeste	Benidorm Centro	La Nucía	Benidorm Playa Levante	Peaje	Este	Centro Comercial Oeste	Cento Comercial Este	Centro Comercial Centro	TOTAL
1001	Oeste	0	66	173	280	123	919	0	0	0	1.561
1006	Benidorm Centro	101	0	334	20	242	92	0	0	0	789
1004	La Nucía	166	639	0	63	47	98	0	0	0	1.013
1005	Benidorm Playa Levante	135	0	40	0	271	80	0	0	0	526
1003	Peaje	39	54	19	520	0	67	0	0	0	699
1002	Este	769	32	101	169	67	0	0	0	0	1.138
612	Centro Comercial Oeste	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
987	Cento Comercial Este	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
1080	Centro Comercial Centro	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
	TOTAL	1.210	791	667	1.052	750	1.256	0	0	0	5.726

Tabla 6

3.2 ESTIMACIÓN DE TRÁFICO GENERADO POR EL USO DE SUELO INDUSTRIAL DEL P.P.3/1

De acuerdo al Planeamiento del P.P.3/1, el uso industrial se sitúa en las parcelas Oeste del ámbito del Plan. La superficie de suelo de estas parcelas asciende a 96.635 m², llegando a una superficie total edificable de 122.947 m².

De acuerdo a la experiencia en desarrollos industriales similares, se pueden asumir las siguientes premisas:

- En relación al reparto modal se obvian los viajes a pie y en otros modos no mecanizados, prefijándose un 28% de viajes en transporte público y un 72% en vehículo privado.
- La ocupación de ocupantes por vehículo se cifra en 1,15.

De esta forma se obtiene la siguiente demanda de movilidad en vehículos privados/día:

Uso	Edificabilidad usada (m²)	1 Empleo x m²	Viajes mec. X empleo	% PUB	% PRIV	Ocupación privada	Vehículo priv/100 m^2_E	Vehículo priv/día
Industrial	122.947	33	2,5	28	72	1,15	4,74	5.831

Tabla 7

Asciende pues a un tráfico de entradas y salidas de 5.831 vehículos/días, de los que el 50% está entrando y el 50% saliendo.

3.2.1 INTENSIDADES DE TRÁFICO PREVISTAS EN HORA PUNTA

Se han estimado las horas punta en el entorno del 11% sobre el total de las intensidades diarias de tráfico. En la hora punta de la mañana, el 87% entrando, frente a un 13% saliendo y en la hora punta de la tarde un 79% saliendo, frente a un 21% entrando.

Por la tarde (19h – 20h) tendríamos:

$$IH_{ps} = 0{,}11 \times 5.831 \text{ vh/día} \times 0{,}79 = 649 \text{ vh/h}$$

$$IH_{pE} = 0{,}11 \times 5.831 \text{ vh/día} \times 0{,}21 = 135 \text{ vh/h}$$

3.2.2 ESTIMACIÓN DE TRÁFICO SIMULTÁNEO CON EL COMERCIAL

Las intensidades horarias anteriores corresponden a las horas punta de entrada y salida de un día laborable. Será necesario transformar estas intensidades en horas para un sábado de 19h a 20h.

En base a los aforos existentes en las vías más próximas al futuro polígono y analizando la diferencia entre aquellos aforos de un día laborable con los de un sábado a la hora punta, se estima en un reducción de un 60% el tráfico de la hora punta laborable, respecto al de la hora punta comercial de un sábado, por lo que:

$$IH_{P\ \text{sábados 19-20h s}} = 0{,}40 \times 642 \text{ vh/h} = 256 \text{ vh/h saliendo}$$

$$IH_{p\ \text{sábados 19-20h E}} = 0{,}40 \times 135 \text{ vh/h} = 54 \text{ vh/h entrando}$$

Que hacen un total de 312 Vh/h.

3.2.3 REPARTO SEGÚN ORIGEN - DESTINO

Es obvio que este tráfico utilizará el enlace Norte de la Variante de Altea, por lo que se implementará en aquellos escenarios donde se contemple esta infraestructura (Escenarios 1, 2, 3 y 3b), donde la matriz resultante de viajes para un sábado en hora punta es la siguiente:

	DÍA	SÁBADO	HORA	19:00 - 20:00	TRÁFICO	INDUSTRIAL				
		1001	1006	1004	1005	1003	1002	612	987	1080	
		Oeste	Benidorm Centro	La Nucía	Benidorm Playa Levante	Peaje	Este	Centro Comercial Oeste	Cento Comercial Este	Centro Comercial Centro	TOTAL
1001	Oeste								16		16
1006	Benidorm Centro								10		10
1004	La Nucía								8		8
1005	Benidorm Playa Levante								6		6
1003	Peaje										0
1002	Este								16		16
612	Centro Comercial Oeste										0
987	Cento Comercial Este	80	60	16	20		80				256
1080	Centro Comercial Centro										0
	TOTAL	80	60	16	20	0	80	0	56	0	312

Tabla 8. Matriz viajes uso industrial (escenarios 1, 2, 3 y 3b)

No obstante, para poder realizar una comparación equivalente, para el escenario 0, la matriz de viajes es la misma salvo que las entradas y salidas se producen por el denominado Acceso C.C. Oeste.

	DÍA	SÁBADO	HORA	19:00 - 20:00	TRÁFICO	INDUSTRIAL				
		1001	1006	1004	1005	1003	1002	612	987	1080	
		Oeste	Benidorm Centro	La Nucía	Benidorm Playa Levante	Peaje	Este	Centro Comercial Oeste	Cento Comercial Este	Centro Comercial Centro	TOTAL
1001	Oeste							16			16
1006	Benidorm Centro							10			10
1004	La Nucía							8			8
1005	Benidorm Playa Levante							6			6
1003	Peaje										0
1002	Este							16			16
612	Centro Comercial Oeste	80	60	16	20		80				256
987	Cento Comercial Este										0
1080	Centro Comercial Centro										0
	TOTAL	80	60	16	20	0	80	56	0	0	312

Tabla 9. Matriz viajes uso industrial (escenario 0)

3.3 ESTIMACIÓN DE TRÁFICO GENERADO POR EL USO DE SUELO COMERCIAL DEL P.P.3/1

3.3.1 NÚMERO DE VEHÍCULOS

Para el cálculo de viajes inducidos por la implantación T1 y T2 de los programas comerciales de las parcelas del P.P. 3/1, se aplica la formula empírica siguiente:

$$Viajes\ generados\ \left(\frac{veh}{h}\right) = SBA\ (m^2) \times \frac{5}{100}\left(\frac{\frac{veh}{h}}{100}m^2\right) \times\ C$$

Siendo C un coeficiente que varía según el día. En nuestro caso:

$C_{sábado}$=1,12

La suma de la SBA de las dos parcelas afectadas es 86.785 m².

Se considera que el 100% del tráfico generado por el uso comercial acude al sector en vehículos privados, lo que es la situación más desfavorable dado que parte de los clientes del centro comercial llegarán en transporte público o a pie.

Así pues, obtenemos los siguientes viajes generados:

Viajes generados: 4.860 veh/h

3.3.2 REPARTO DE FLUJOS

El presente informe, como los estudios de tráfico, analiza el escenario en la situación más desfavorable, es decir, en el mes punta, día punta y hora punta. En el presente apartado se detallan las variaciones que se pueden producir en el tráfico comercial en los distintos meses, en los distintos días de la semana y a lo largo de las horas del día.

3.3.2.1 MENSUAL

A falta de datos precisos de afluencia de visitantes a superficies comerciales en la ciudad de Benidorm, basándonos en otros estudios de tráfico, se pueden estimar las variaciones de visitas mensuales, aplicando un pequeño factor corrector que potenciará las visitas en los meses de verano por ser un destino principalmente estival.

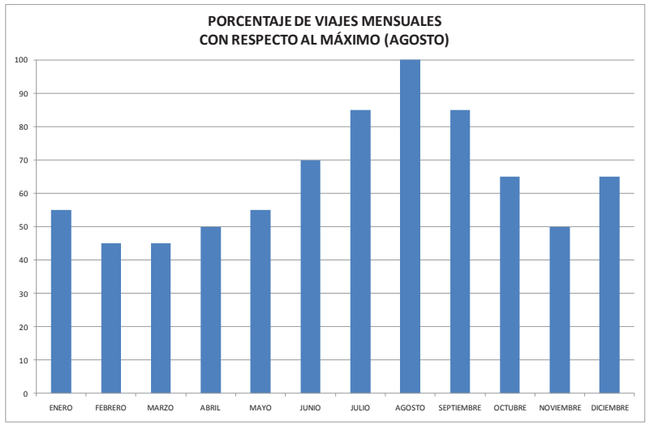


Imagen 4

Se observa la gran diferencia existente entre el mes de mayor afluencia y los meses con menos viajes, reduciéndose hasta el 45%.

3.3.2.2 SEMANAL

Con respecto a los día de la semana de más afluencia y, a falta de datos más precisos de los centros comerciales de la ciudad de Benidorm, que podrían producir un incremento en cuanto a los viajes generados en domingo, se incluye a continuación un gráfico con la diferencia porcentual de viajes entre el día de mayor afluencia (sábado) y el resto de días.

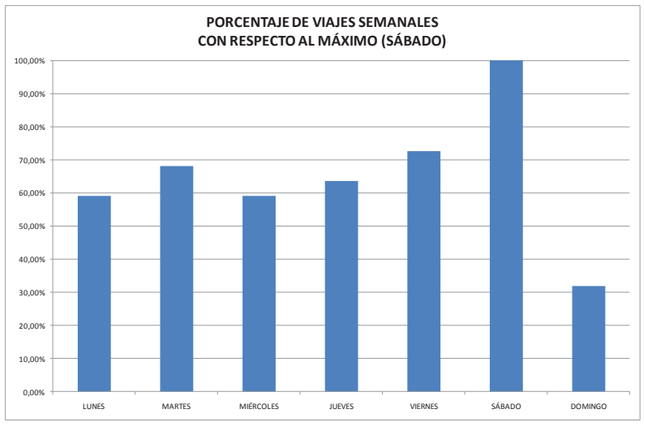


Imagen 5

3.3.2.3 HORARIO

Al igual que en los apartados anteriores y, a falta de datos más precisos en cuanto a los horarios de apertura del centro comercial, se estima la afluencia horaria de vehículos en la siguiente gráfica.

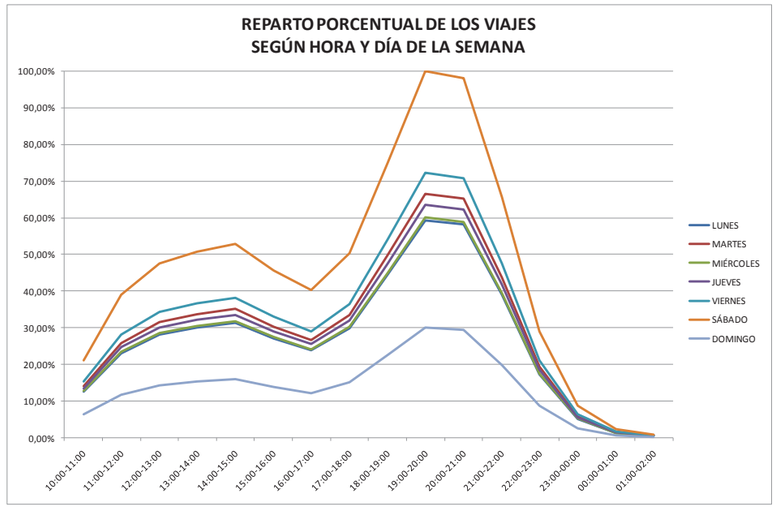


Imagen 6

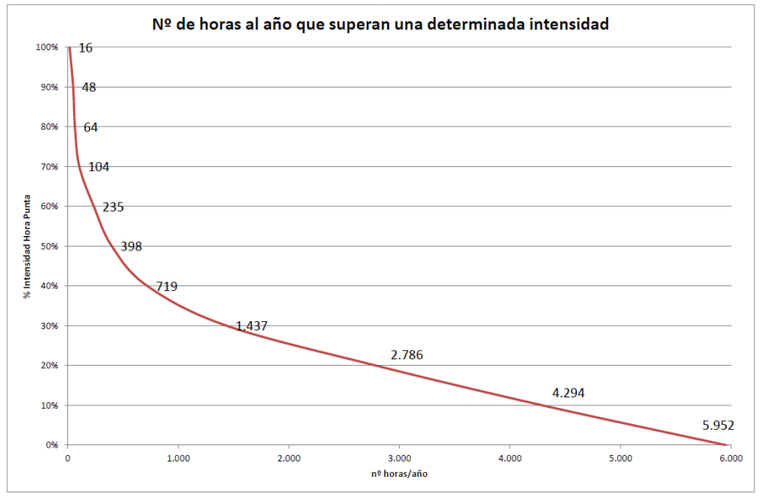


Imagen 7

3.3.3 REPARTO SEGÚN ORÍGEN Y DESTINO

Cada escenario presenta un reparto de viajes, según origen y destino, diferente. Las diferencias se encuentran en los centroides Benidorm Centro, Benidorm Playa Levante y Este. El resto de los centroides no varían en cuanto a número de viajes generados al centro comercial.

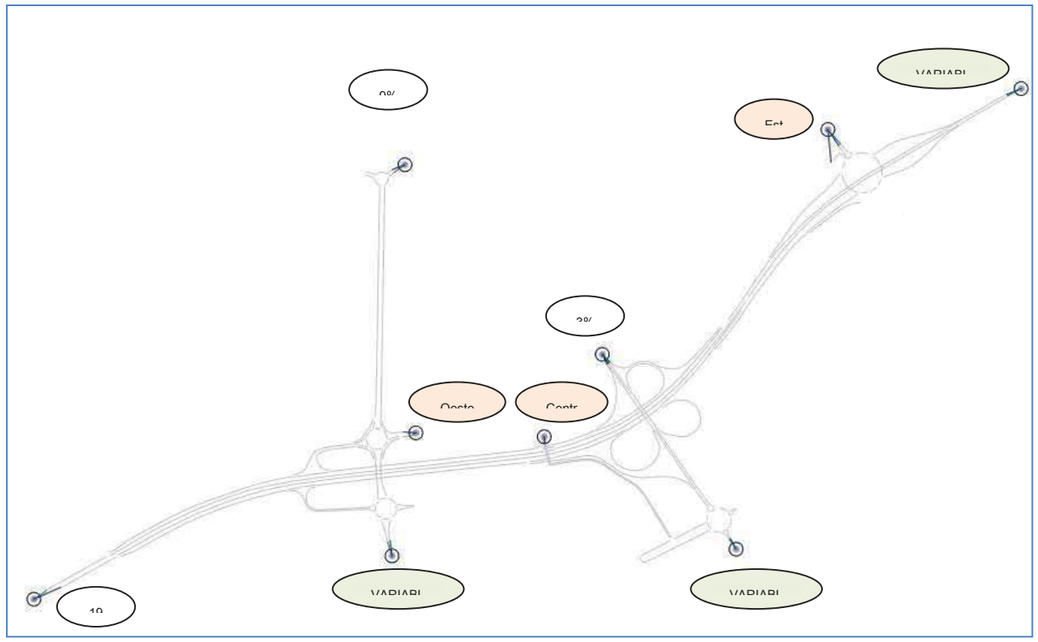


Imagen 8

El acceso al P.P. 3/1 se podrá realizar por tres puntos, aunque en cada escenario se indica cuáles de estos accesos están habilitados:

- Oeste: A través de la glorieta situada en la CV-70
- Este: A través de la glorieta proyectada
- Centro: A través del paso inferior bajo la N-332

El reparto de vehículos que entrarán por uno u otro acceso implicará resultados diferentes en la simulación de tráfico, por lo que se simularán diferentes escenarios como se verá en el siguiente apartado.

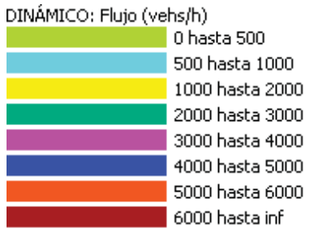
4 ANÁLISIS DE TRÁFICO EN DISTINTOS ESCENARIOS

4.1 METODOLOGÍA

Utilizando el programa específico AIMSUN 7.0 se realiza la simulación dinámica de tráfico introduciendo las matrices de origen destino del tráfico de paso y del comercial para los distintos escenarios. Se analizan los resultados a partir de los siguientes parámetros.

4.1.1 INTENSIDAD

Es una media del número de vehículos/hora que han atravesado la red durante el periodo de simulación.



4.1.2 DENSIDAD

Es una media del número de vehículos/kilómetro/carril que hay en la red en su conjunto. Este indicador y el anterior están inversamente relacionados, es decir, cuanto más denso es el tráfico menor es la intensidad en vehículos/hora que atraviesa la red. El Manual de Capacidad de Carreteras, documento de uso universal, recomienda que para troncos de autopista, vías colectoras y ramales de enlace, con circulación ininterrumpida, se emplee la variable característica del tráfico, denominada "Densidad" medida en vehículos/km según la siguiente tabla en términos de nivel de servicio. Los distintos colores empleados representan los diferentes niveles de servicio (A a F), siendo A el mejor un F una densidad inaceptable.



4.1.3 TIEMPO DE DEMORA

Es el tiempo demorado medio como media de los vehículos que recorren el itinerario previsto. Se entiende por demora el tiempo perdido por el vehículo medio cuando no puede ir a la velocidad deseada en el tramo. El Manual de Capacidad recomienda, para intersecciones, la variable característica del tráfico, denominada "Demora" como tiempo medio (s) demorado por los vehículos que cubren un determinado itinerario, según la siguiente tabla en términos de nivel de servicio. Al igual que ocurre con la densidad, los distintos colores empleados representan los diferentes niveles de servicio (A a F), siendo A el mejor un F una demora inaceptable.



4.2 ESCENARIO 0

Tal como se he descrito anteriormente, en el apartado 2.1. ESCENARIO 0, en este escenario, la única entrada/salida habilitada al Centro Comercial es la denominada Acceso al C.C. Oeste.

4.2.1 DATOS DE PARTIDA

Los datos empleados para realizar esta simulación son los siguientes:

HORA	DÍA	MES	AÑO
19:00-20:00	SÁBADO	JULIO	2016 (PUESTA EN SERVICIO)
TRÁFICO			
NO COMERCIAL	Según Tabla 6		
INDUSTRIAL	Según Tabla 9. Matriz viajes uso industrial (escenario 0)		
COMERCIAL	Según Tabla 10		
REPARTO DE TRÁFICO COMERCIAL			
Según Imagen 9			

DÍA	SÁBADO	HORA	19:00-20:00	TRÁFICO	COMERCIAL	MES	JULIO
1001	1006	1004	1005	1003	1002	612	987	1080

		Oeste	Benidorm Centro	La Nucía	Benidorm Playa Levante	Peaje	Este	Centro Comercial Oeste	Cento Comercial Este	Centro Comercial Centro	TOTAL
1001	Oeste	0	0	0	0	0	0	462	0	0	462
1006	Benidorm Centro	0	0	0	0	0	0	583	0	0	583
1004	La Nucía	0	0	0	0	0	0	218	0	0	218
1005	Benidorm Playa Levante	0	0	0	0	0	0	145	0	0	145
1003	Peaje	0	0	0	0	0	0	73	0	0	73
1002	Este	0	0	0	0	0	0	949	0	0	949
612	Centro Comercial Oeste	462	583	218	145	73	949	0	0	0	2.430
987	Cento Comercial Este	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
1080	Centro Comercial Centro	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
	TOTAL	462	583	218	145	73	949	2.430	0	0	4.860

Tabla 10

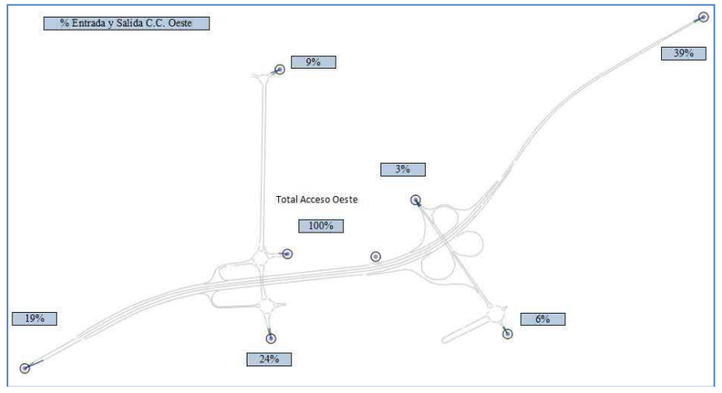


Imagen 9

4.2.2 INTENSIDAD

En la siguiente imagen se observa una vista general de la zona estudiada, con la leyenda de colores que indican los niveles de intensidad. En la Imagen 11 se observan unos valores de intensidad con máximos de hasta 2.000 veh/hora. En la Imagen 12 se observan valores similares.

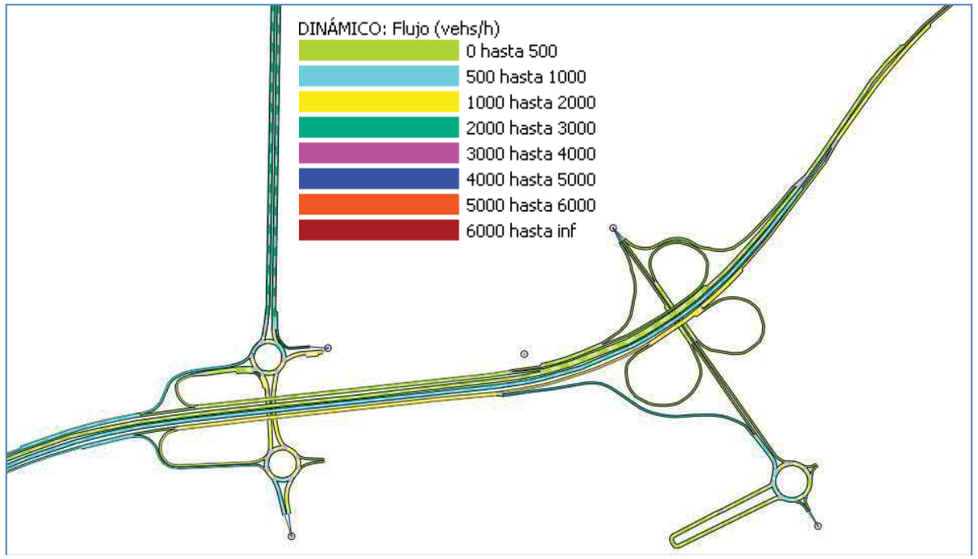


Imagen 10

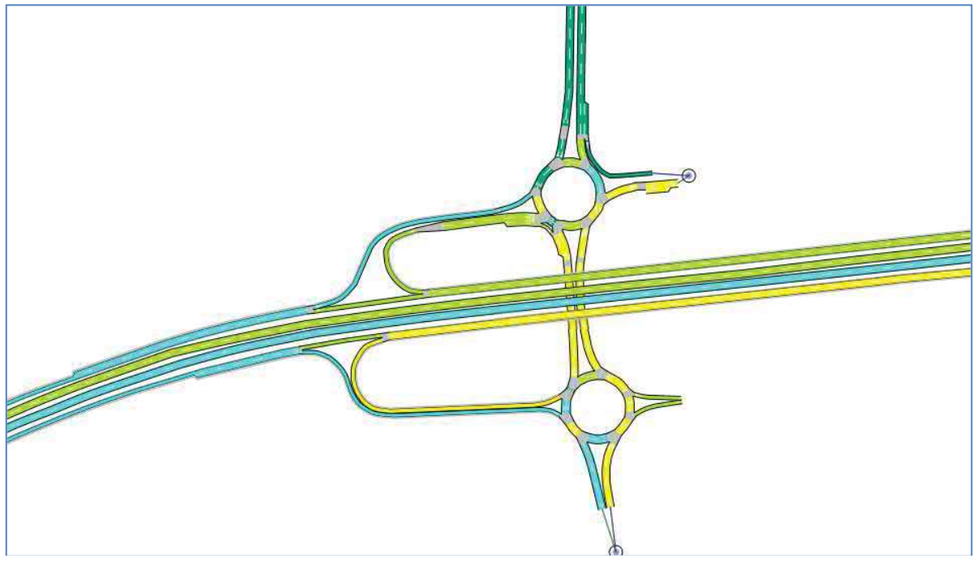


Imagen 11

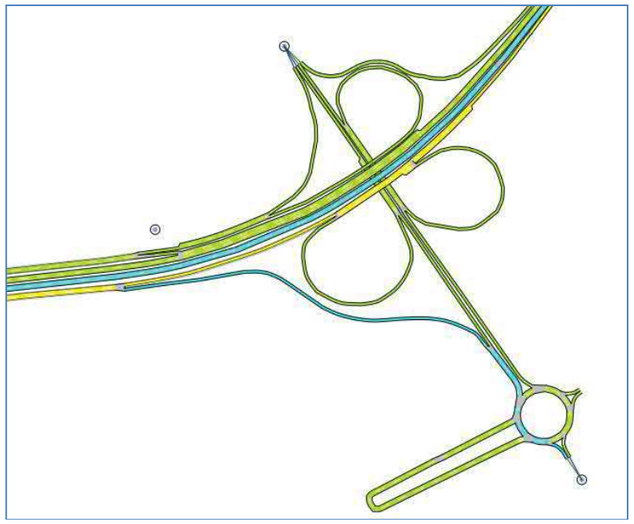


Imagen 12

4.2.3 DENSIDAD

En la siguiente imagen se observa una vista general de la zona estudiada, con la leyenda de colores que indican los niveles de densidad.

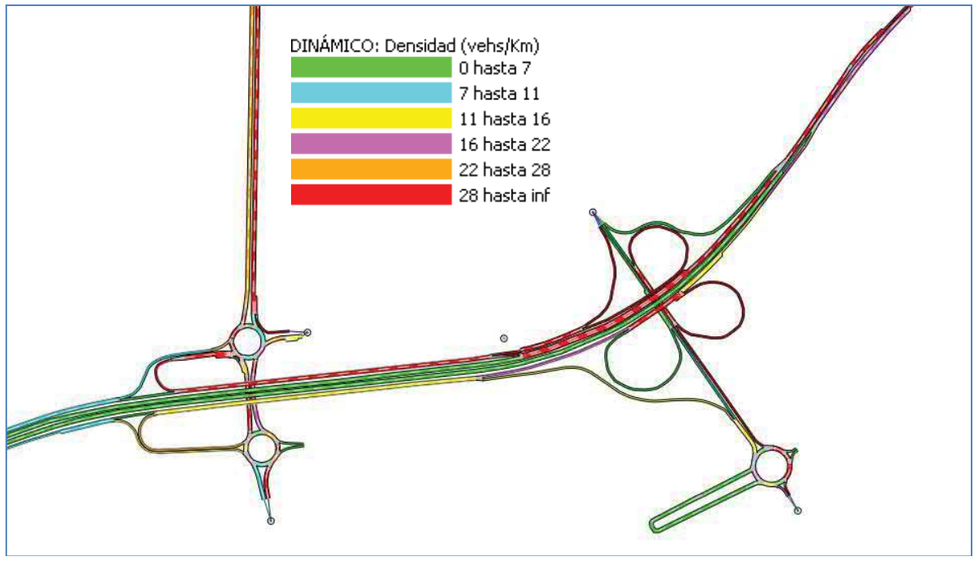


Imagen 13

En la Imagen 14 se observan unas densidades demasiado elevadas en algunos puntos del Enlace de La Nucía, lo que puede significar un mal funcionamiento de la zona.

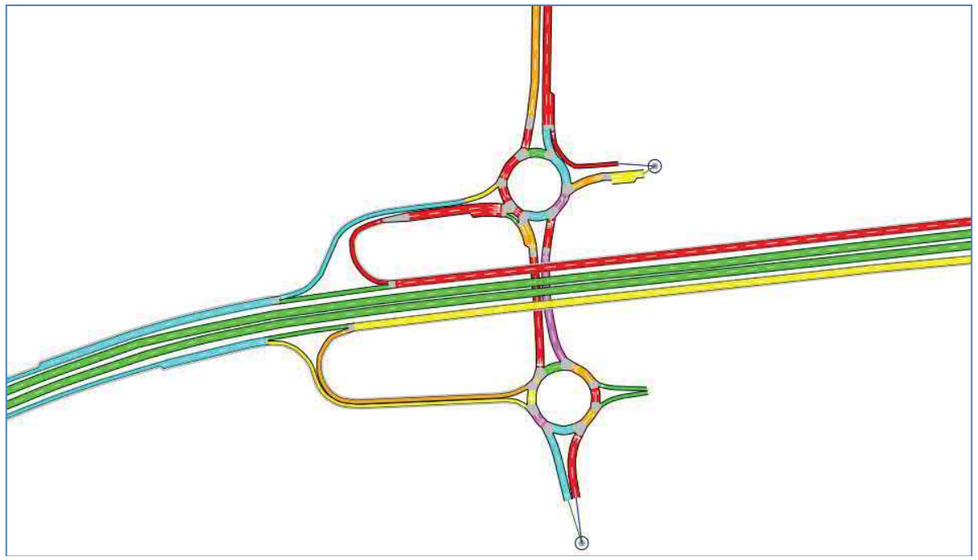


Imagen 14

En la Imagen 15 se observan unas densidades muy elevadas en el enlace del peaje, posiblemente consecuencia de las altas densidades detectadas en la vía de servicio que va al Enlace de La Nucía.

Imagen 15

4.2.4 DEMORAS

En la siguiente imagen se observa una vista general de la zona estudiada, con la leyenda de colores que indican los niveles de demora así como los niveles de servicio resultantes, que son los que van a indicar el buen o mal funcionamiento del tramo estudiado.

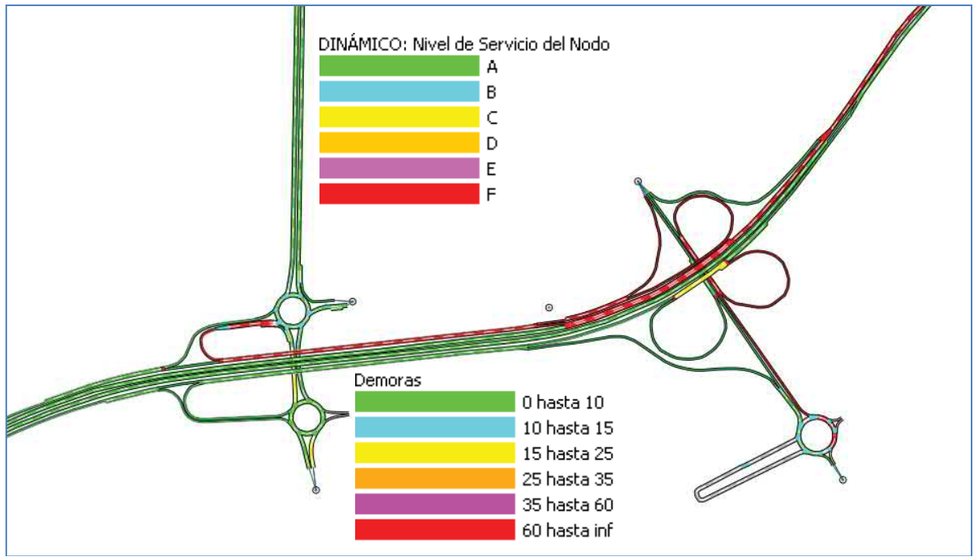


Imagen 16

En la Imagen 17 se observan unas demoras demasiado elevadas y, por tanto, un nivel de servicio inadmisible. Esto afecta a los vehículos que tratan de acceder a la glorieta norte de la CV-70, lo que conlleva a unas retenciones en la vía de servicio desde la que se accede a dicho ramal.

En la Imagen 18 se comprueba que la retención afecta a toda la vía se servicio, llegando incluso a crear retenciones en el enlace del peaje.

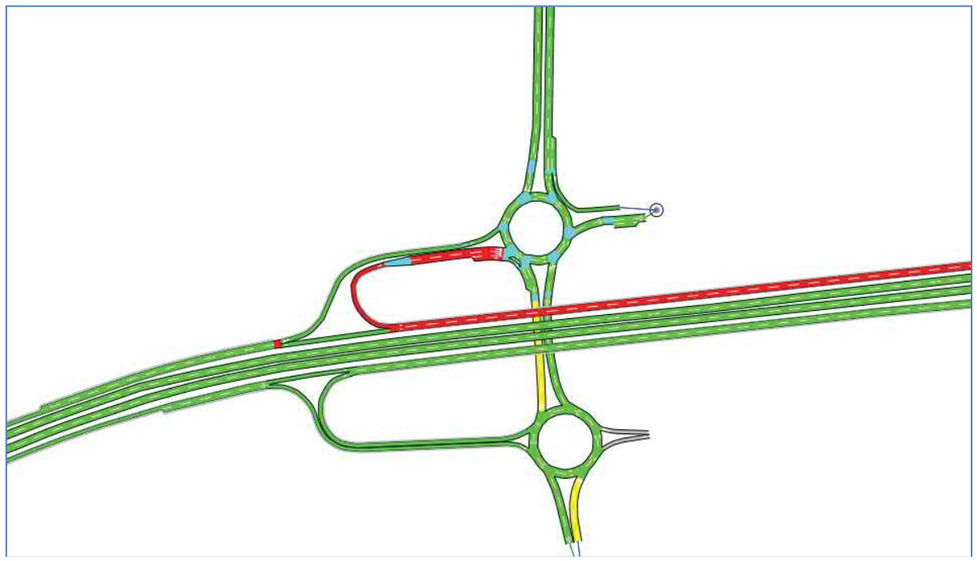


Imagen 17

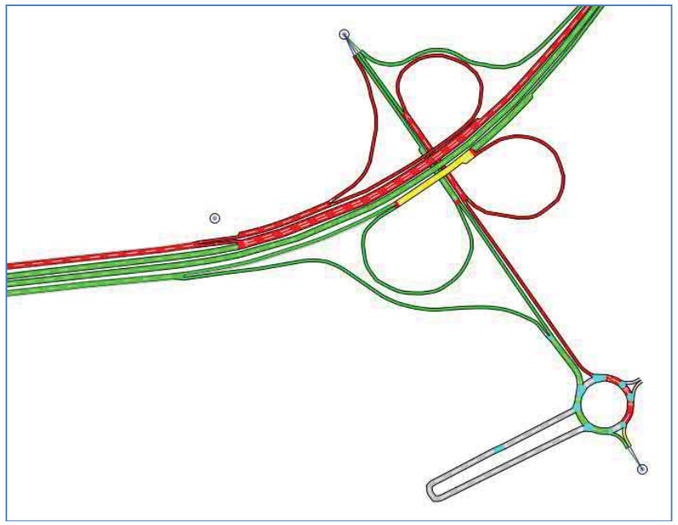


Imagen 18

4.2.5 CONCLUSIONES

Este escenario presenta una solución de colapso circulatorio, originándose unas retenciones en el ramal de acceso al Enlace de La Nucía desde el Este, que acaban influyendo de manera drástica en el enlace del peaje. Por tanto, este escenario no es aceptable. Se demuestra que, con la incorporación del tráfico generado por el centro comercial y por el suelo industrial, las infraestructuras existentes no son capaces de absorber todo el tráfico generado.

4.3 ESCENARIO 1 (ESCENARIO BASE)

Tal como se he descrito anteriormente, en el apartado 2.2. ESCENARIO 1 (ESCENARIO BASE), en este escenario, las entradas/salidas habilitadas al Centro Comercial son las denominadas Acceso al C.C. Oeste y Acceso al C.C. Este.

4.3.1 DATOS DE PARTIDA

Los datos empleados para realizar esta simulación son los siguientes:

HORA	DÍA	MES	AÑO
19:00-20:00	SÁBADO	JULIO	2016 (PUESTA EN SERVICIO)
TRÁFICO			
NO COMERCIAL	Según Tabla 6		
INDUSTRIAL	Según Tabla 8. Matriz viajes uso industrial		
COMERCIAL	Según Tabla 11		
REPARTO DE TRÁFICO COMERCIAL			
Según Imagen 19			

		DÍA	SÁBADO	HORA	19:00-20:00	TRÁFICO	COMERCIAL	MES	JULIO	
		1001	1006	1004	1005	1003	1002	612	987	1080	
		Oeste	Benidorm Centro	La Nucía	Benidorm Playa Levante	Peaje	Este	Centro Comercial Oeste	Cento Comercial Este	Centro Comercial Centro	TOTAL
1001	Oeste	0	0	0	0	0	0	462	0	0	462
1006	Benidorm Centro	0	0	0	0	0	0	583	0	0	583
1004	La Nucía	0	0	0	0	0	0	218	0	0	218
1005	Benidorm Playa Levante	0	0	0	0	0	0	145	0	0	145
1003	Peaje	0	0	0	0	0	0	73	0	0	73
1002	Este	0	0	0	0	0	0	0	949	0	949
612	Centro Comercial Oeste	462	583	218	145	73	0	0	0	0	1.481
987	Cento Comercial Este	0	0	0	0	0	949	0	0	0	949
1080	Centro Comercial Centro	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
	TOTAL	462	583	218	145	73	949	1.481	949	0	4.860

Tabla 11

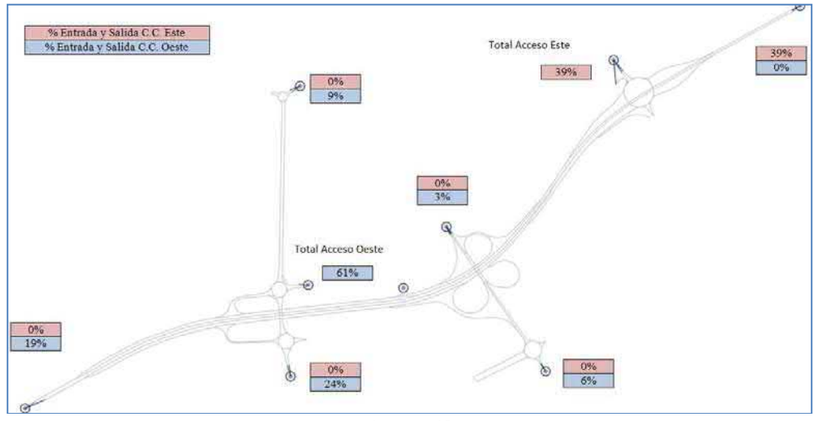


Imagen 19

4.3.2 INTENSIDAD

Se observan unas intensidades máximas de hasta 2.000 veh/hora.

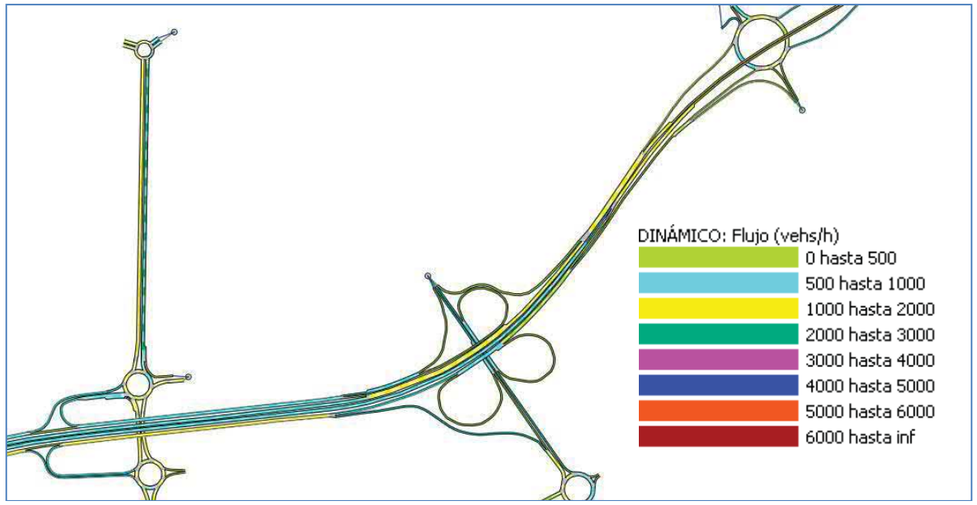


Imagen 20

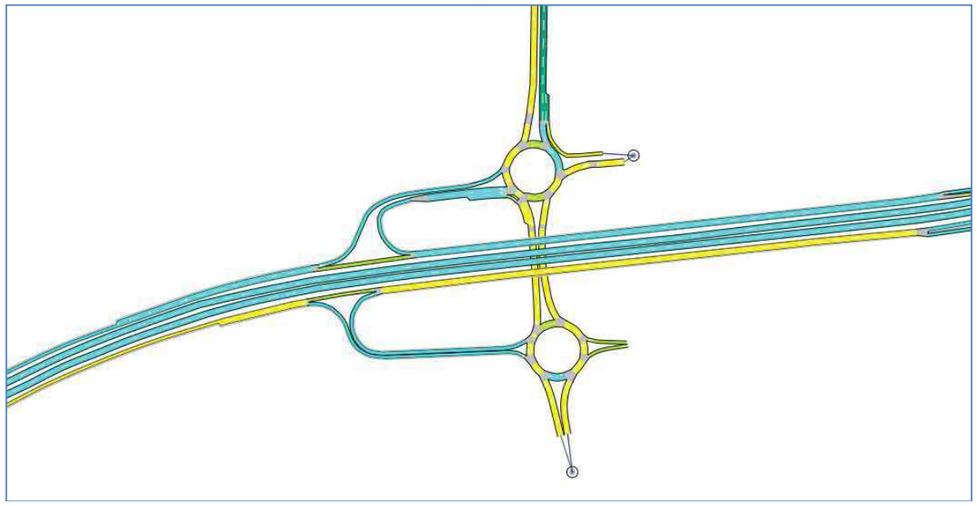


Imagen 21

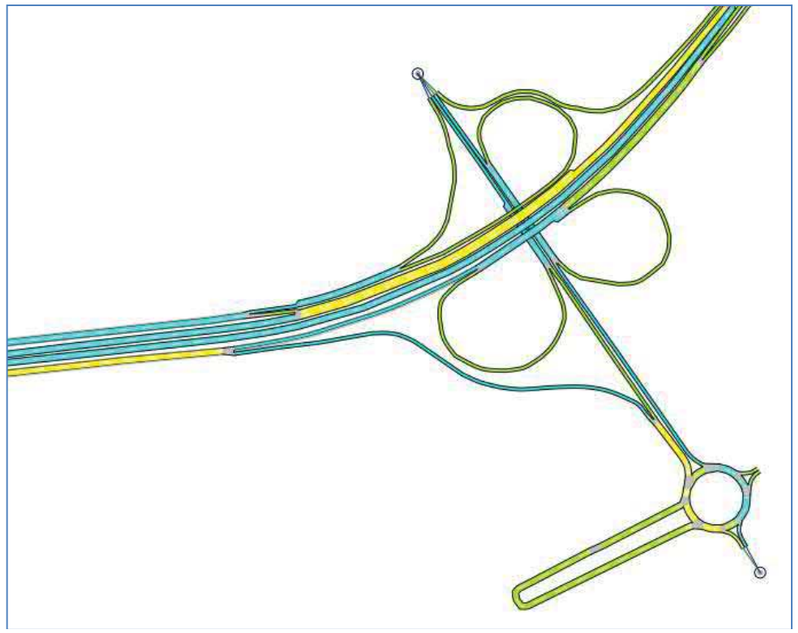


Imagen 22

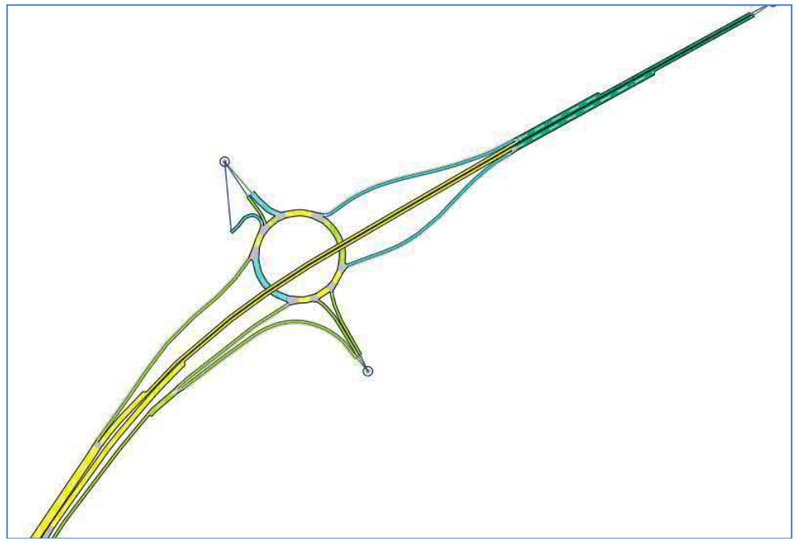


Imagen 23

4.3.3 DENSIDAD

Se observan unas densidades elevadas, sobretodo en la Imagen 25 en los accesos a las glorietas del enlace de La Nucía. Esto indica que, para esta hora punta anual, la capacidad de estas vías está consumida pero sin llegar al colapso.

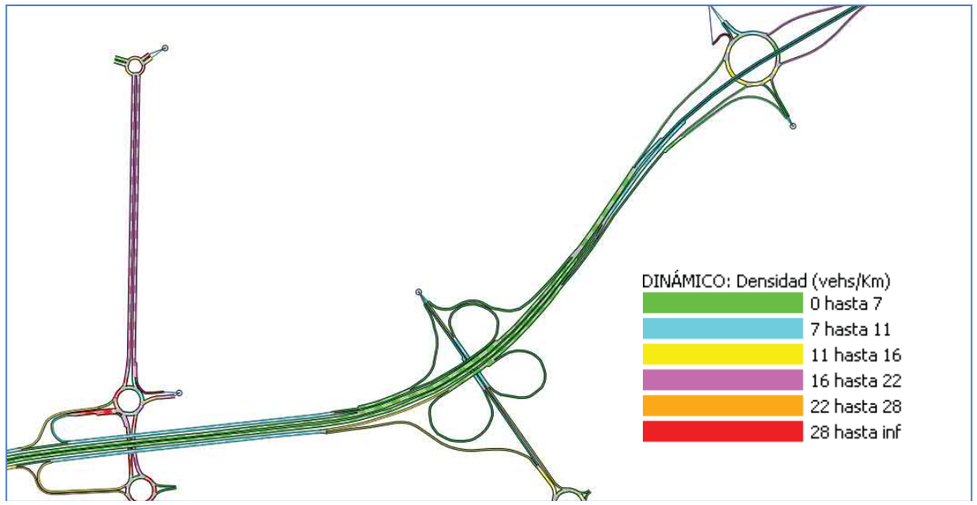


Imagen 24

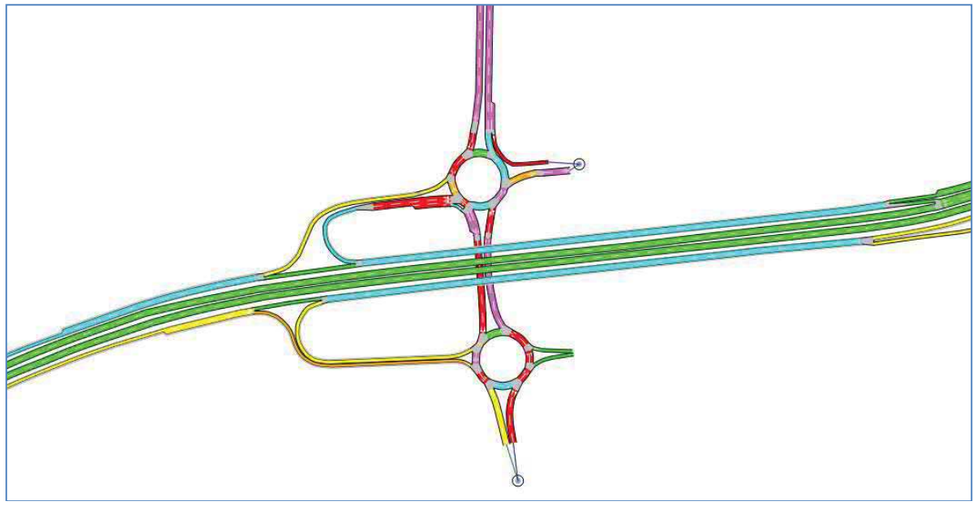


Imagen 25

En la Imagen 26 se observan unas densidades bajas en el enlace del peaje.

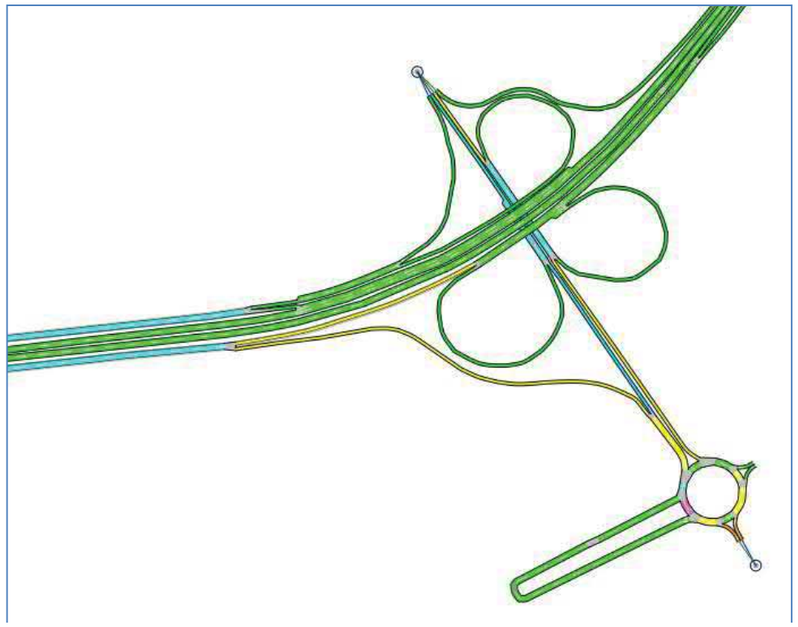


Imagen 26

En la Imagen 27 se observan unas densidades elevadas en el tronco de la N-332 a partir del enlace de Altea, ya que a partir de ese punto la carretera se convierte en convencional con un carril por sentido.

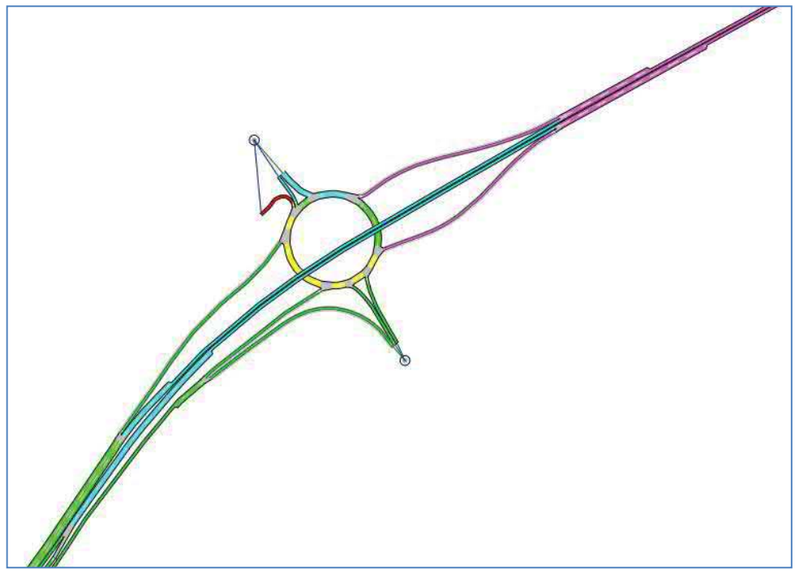


Imagen 27

4.3.4 DEMORAS

En la siguiente imagen se observa una vista general de la zona estudiada, con la leyenda de colores que indican los niveles de demora así como los niveles de servicio resultantes, que son los que van a indicar el buen o mal funcionamiento del tramo estudiado.

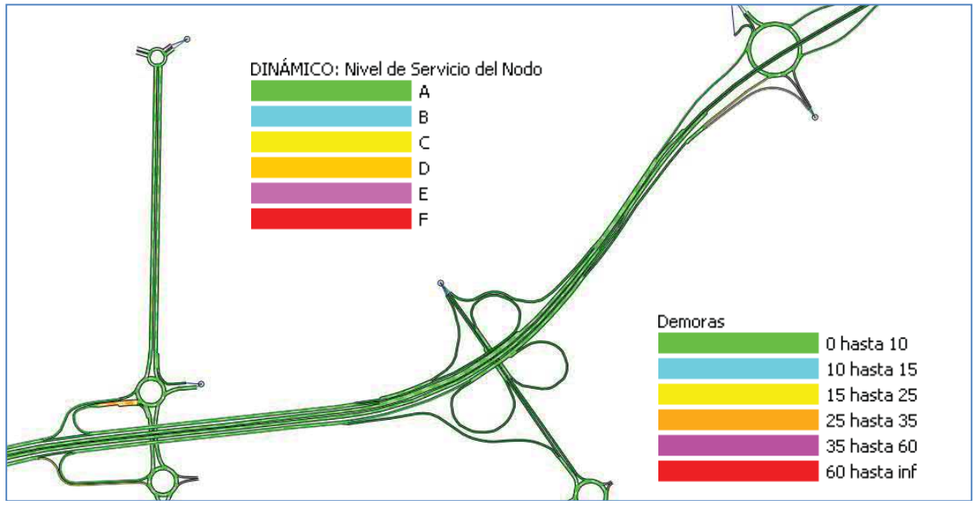


Imagen 28

En la Imagen 29 se observan unas demoras óptimas en casi todos los ramales de acceso a las glorietas del enlace de La Nucía. Únicamente en el ramal de acceso a la glorieta norte del enlace desde el este, se observan unas demoras correspondientes con un nivel de servicio D, aceptable en cualquier caso.

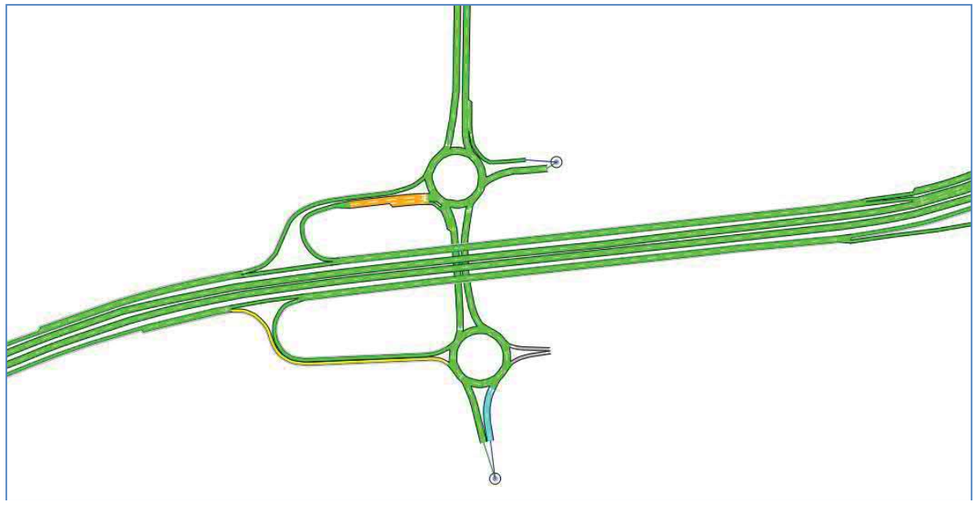


Imagen 29

En la Imagen 30 e Imagen 31 resultan unos niveles de servicio A, óptimos.

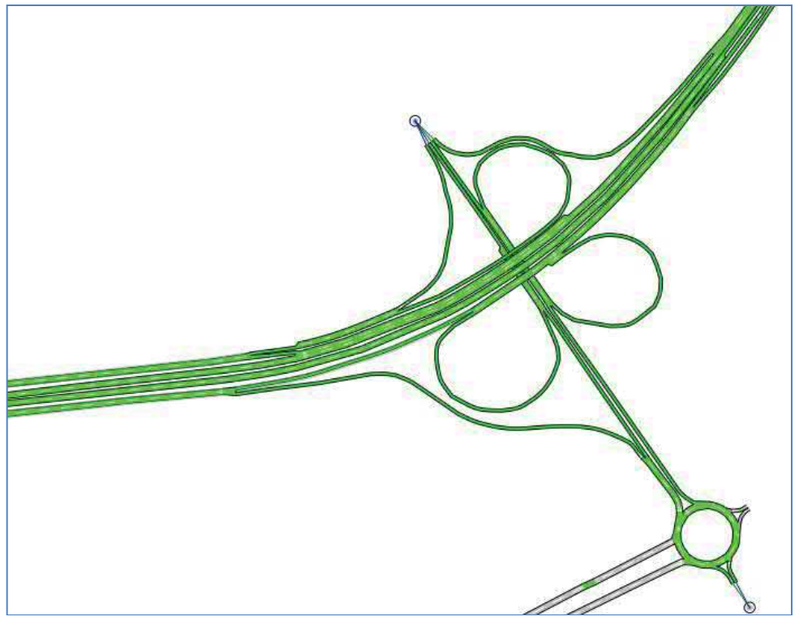


Imagen 30

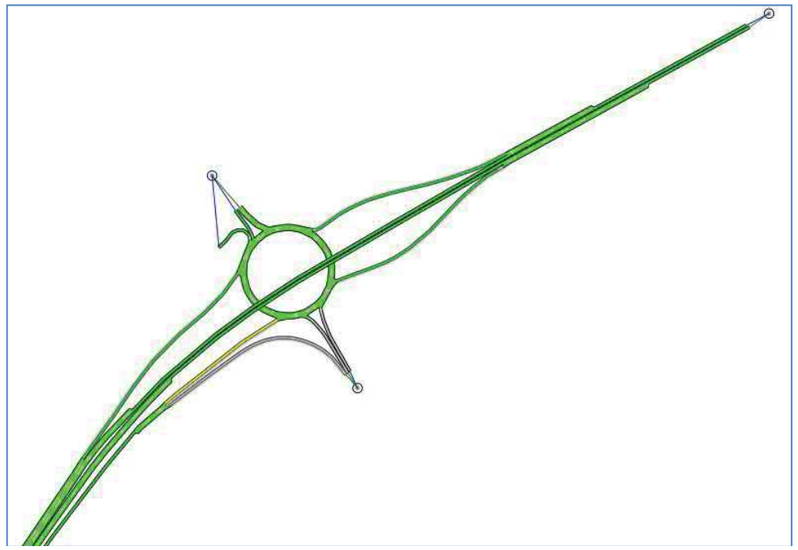


Imagen 31

4.3.5 CONCLUSIONES

Este escenario presenta unos niveles de servicio óptimos en casi todo el trazado, siendo aceptables en el ramal de acceso a la glorieta norte del enlace de La Nucía desde el Este.

Por tanto, este escenario justifica que la ejecución del enlace de Altea permite repartir el tráfico de entrada al P.P. 3/1 entre los accesos oeste y este, resultando en una solución con capacidad suficiente.

Se podría incluir, como una posible mejora, realizar una bypass en el vial que conecta las glorietas sur con la norte del enlace de La Nucía, para conectar directamente, sin necesidad de acceder a la glorieta norte, con el acceso al C.C. Oeste.

En las siguientes imágenes se muestran unos estados puntuales de los enlaces analizados en este escenario. Se incluye una leyenda de colores para distinguir los distintos tipos de vehículos empleados en la simulación.

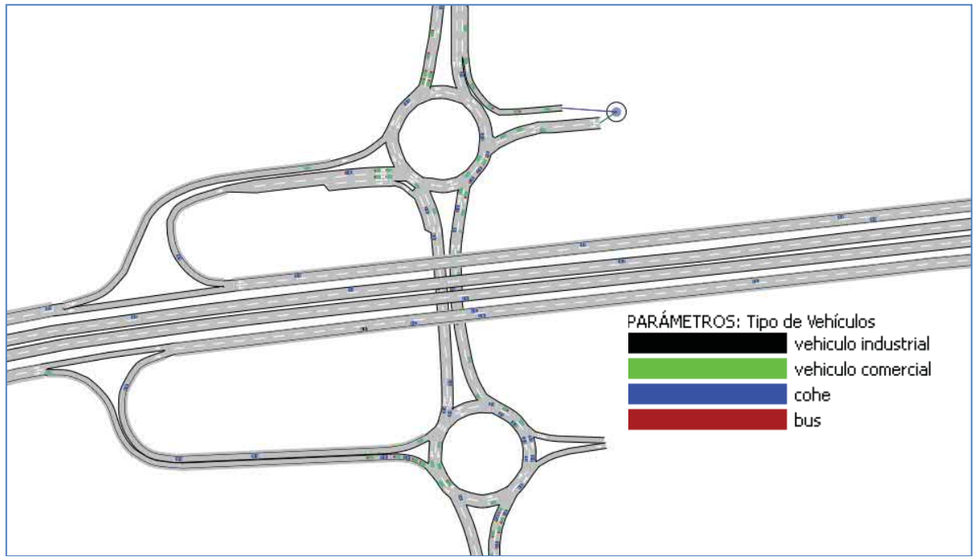


Imagen 32

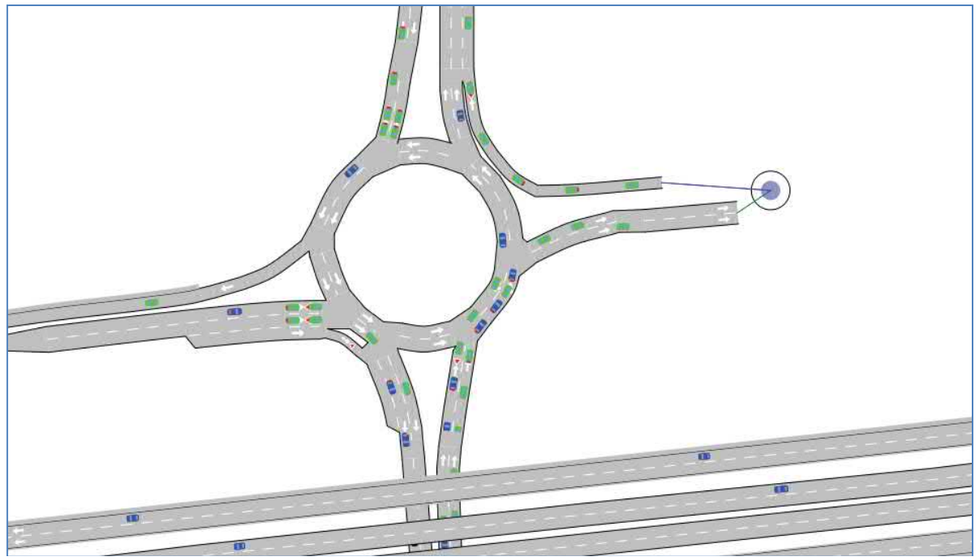


Imagen 33

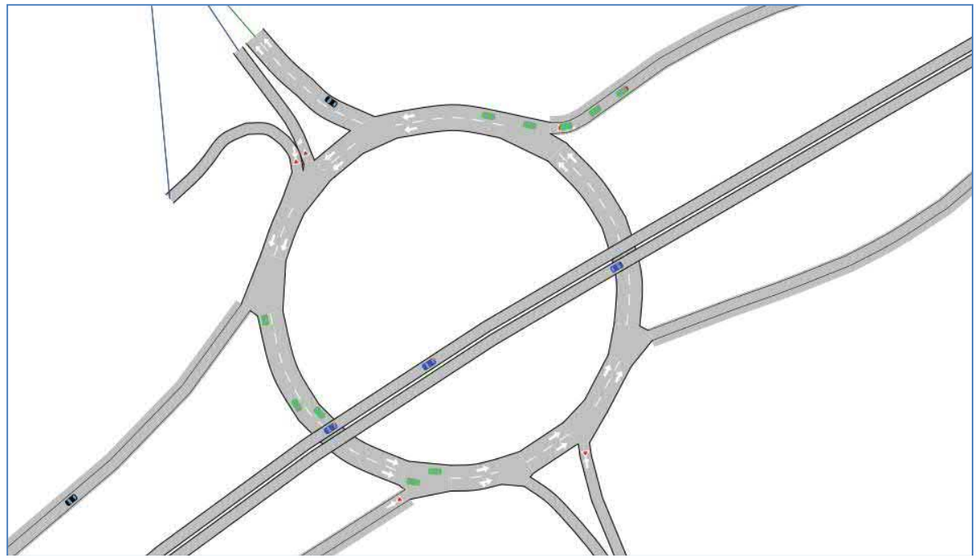


Imagen 34

4.4 ESCENARIO 2

Tal como se he descrito anteriormente, en el apartado 2.3. ESCENARIO 2, en este escenario, las entradas/salidas habilitadas al Centro Comercial son las denominadas Acceso al C.C. Oeste y Acceso al C.C. Este.

4.4.1 DATOS DE PARTIDA

Los datos empleados para realizar esta simulación son los siguientes:

HORA	DÍA	MES	AÑO
19:00-20:00	SÁBADO	JULIO	2016 (PUESTA EN SERVICIO)
TRÁFICO			
NO COMERCIAL	Según Tabla 6		
INDUSTRIAL	Según Tabla 8. Matriz viajes uso industrial		
COMERCIAL	Según Tabla 12		
REPARTO DE TRÁFICO COMERCIAL			
Según Imagen 35			

DÍA	SÁBADO	HORA	19:00-20:00	TRÁFICO	COMERCIAL	MES	JULIO
1001	1006	1004	1005	1003	1002	612	987	1080

		Oeste	Benidorm Centro	La Nucía	Benidorm Playa Levante	Peaje	Este	Centro Comercial Oeste	Cento Comercial Este	Centro Comercial Centro	TOTAL
1001	Oeste	0	0	0	0	0	0	462	0	0	462
1006	Benidorm Centro	0	0	0	0	0	0	583	0	0	583
1004	La Nucía	0	0	0	0	0	0	218	0	0	218
1005	Benidorm Playa Levante	0	0	0	0	0	0	145	0	0	145
1003	Peaje	0	0	0	0	0	0	73	0	0	73
1002	Este	0	0	0	0	0	0	0	949	0	949
612	Centro Comercial Oeste	462	583	218	145	73	0	0	0	0	1.481
987	Cento Comercial Este	0	0	0	0	0	949	0	0	0	949
1080	Centro Comercial Centro	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
	TOTAL	462	583	218	145	73	949	1.481	949	0	4.860

Tabla 12

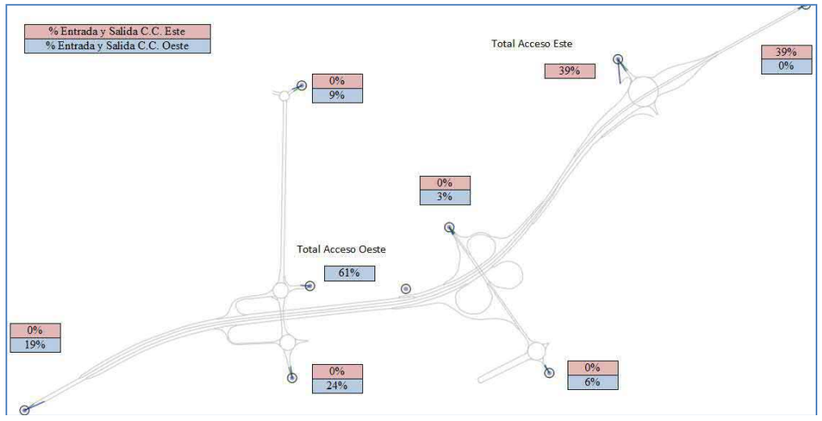


Imagen 35

4.4.2 INTENSIDAD

Si se compara este escenario con el 1, se comprueba que las intensidades son similares. En la Imagen 37 se observa una ligera bajada de intensidad en la CV-70, en el acceso a la glorieta norte desde La Nucía. Esto es así puesto que hay muchos vehículos que utilizan el paso inferior.

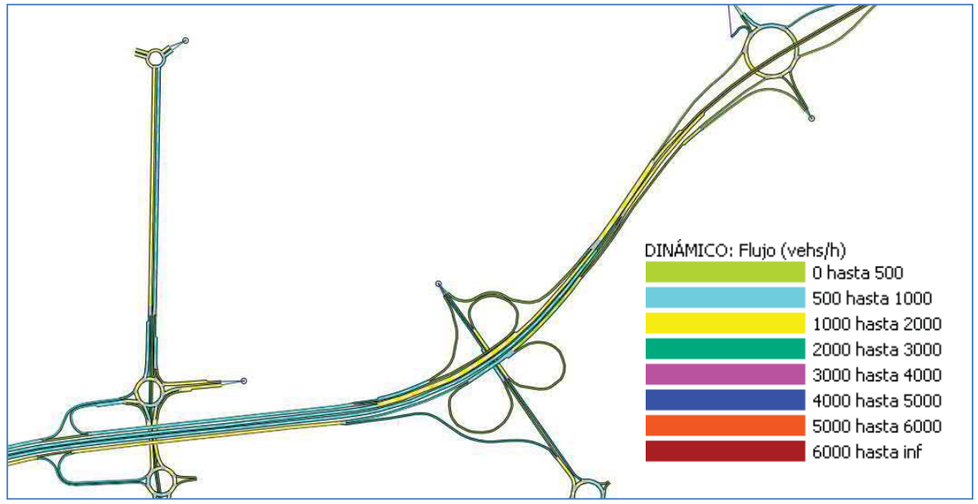


Imagen 36

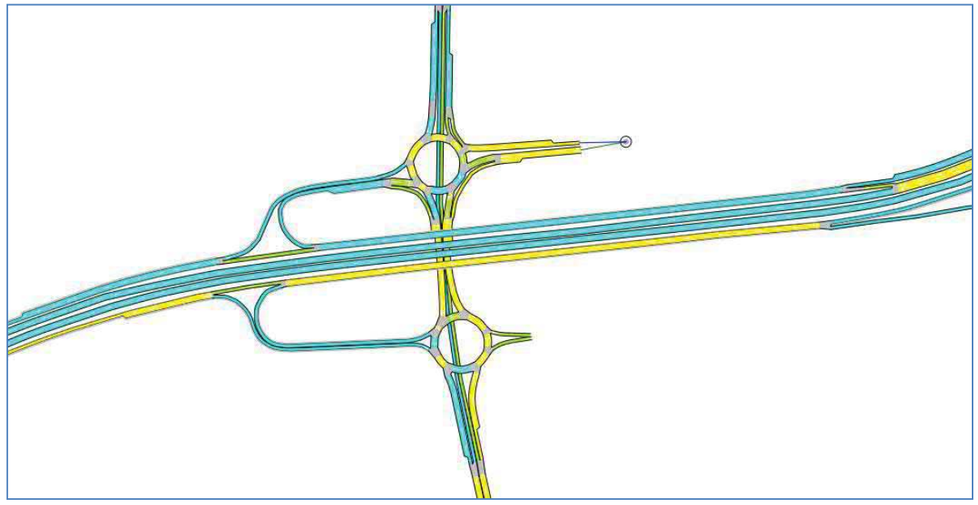


Imagen 37

En el resto de imágenes se comprueba que los valores de intensidad son iguales que en el escenario anterior, puesto que no existen diferencias con éste.

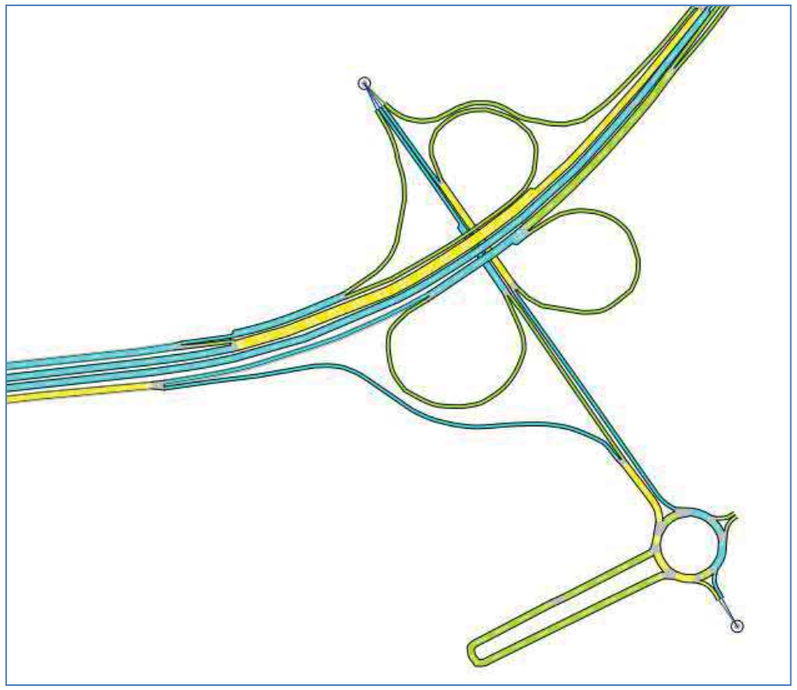


Imagen 38

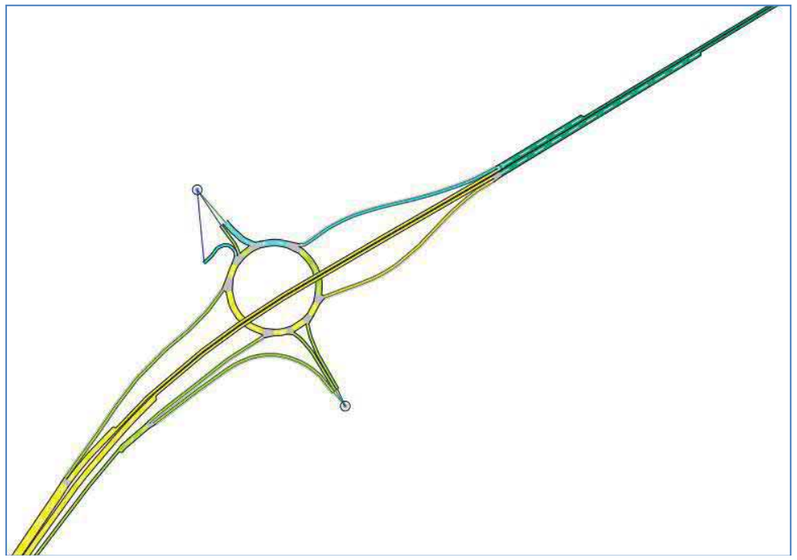


Imagen 39

4.4.3 DENSIDAD

En lo referente a densidad, se observa una ligera bajada en la densidad en casi todos los ramales del enlace de La Nucía. Esto indica que, para esta hora punta anual, la capacidad de estas vías está consumida pero sin llegar al colapso.

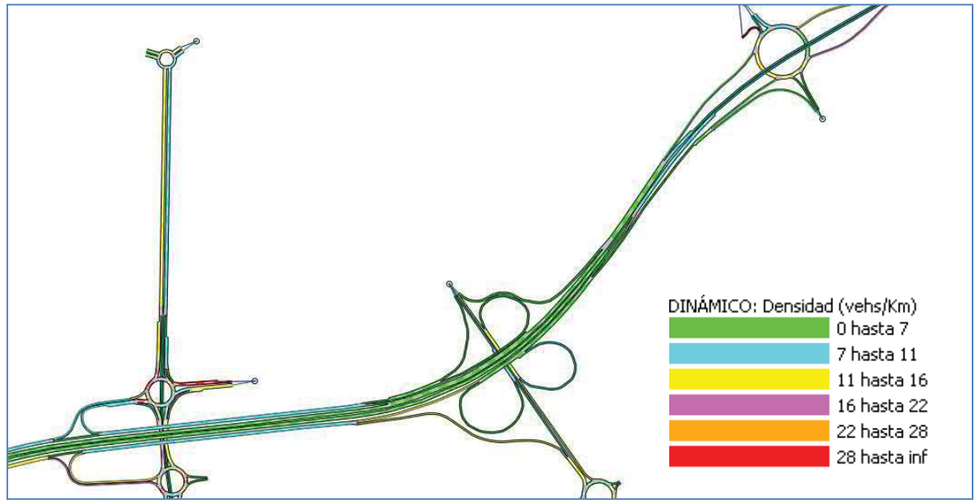


Imagen 40

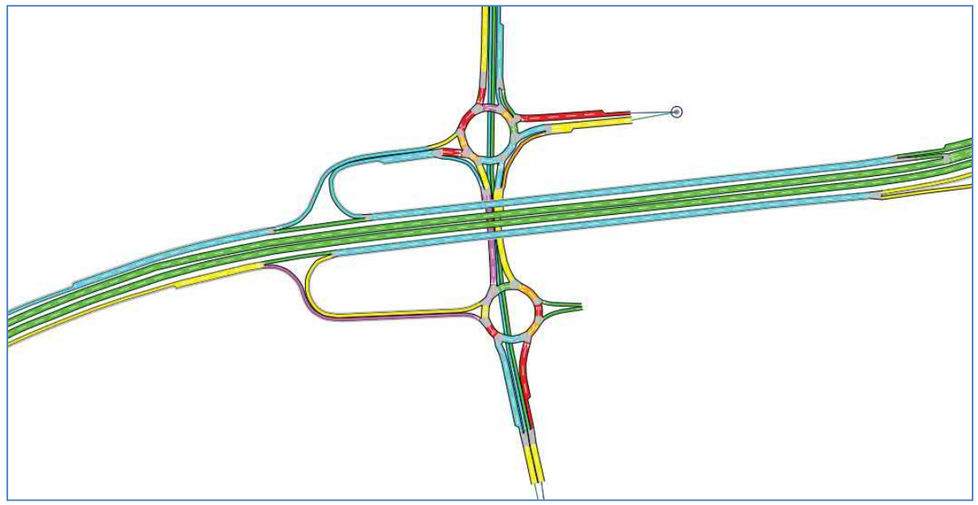


Imagen 41

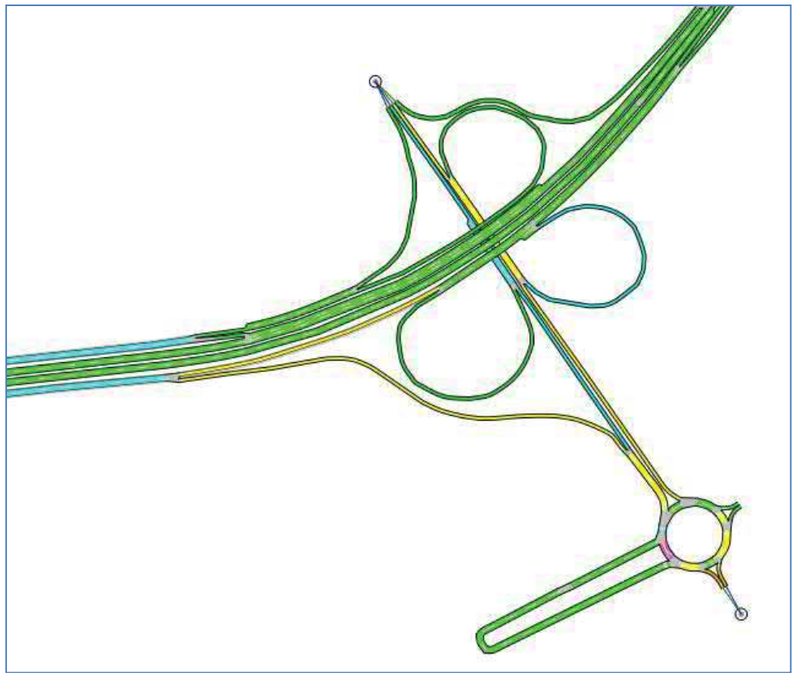


Imagen 42

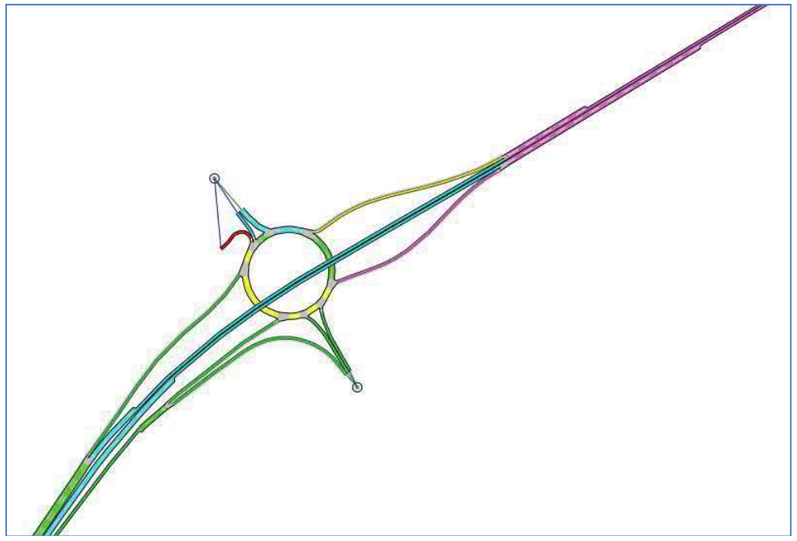


Imagen 43

4.4.4 DEMORAS

La reducción de densidades no tiene un reflejo demasiado importante en las demoras del enlace de La Nucía. Según la Imagen 44, en este escenario, hay una ligera mejora en las demoras del ramal de acceso a la glorieta norte del enlace de La Nucía desde el este. Sin embargo, la salida desde el Acceso C.C. Oeste a la glorieta norte sufre unas demoras más elevadas que anteriormente, en el escenario 1. También se observa un ligero incremento en las demoras que sufren los vehículos que intentan acceder a la glorieta norte desde La Nucía.

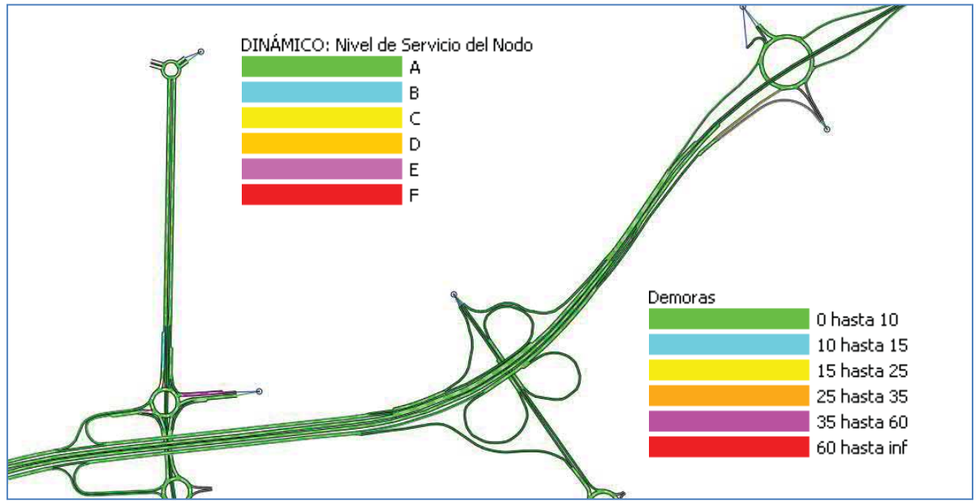


Imagen 44

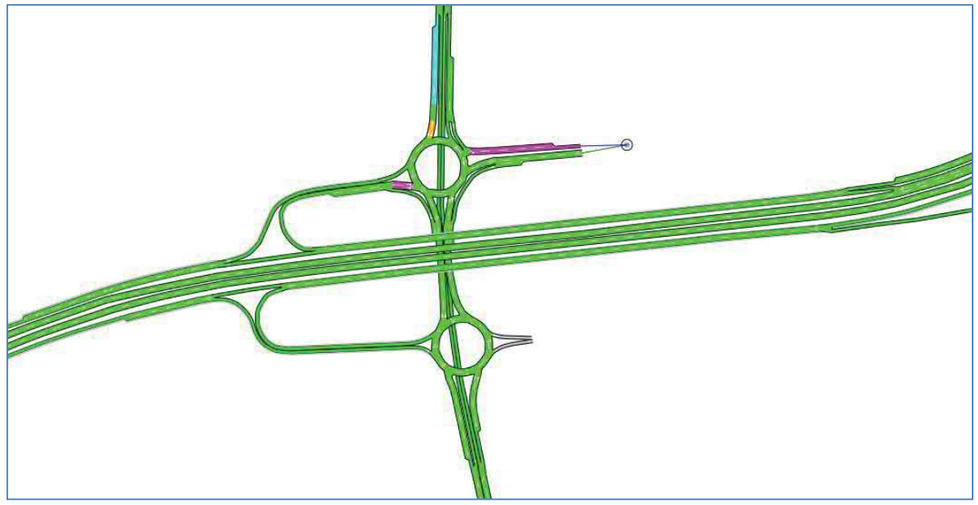


Imagen 45

En el resto de imágenes se comprueba que los otros enlaces funcionan perfectamente.

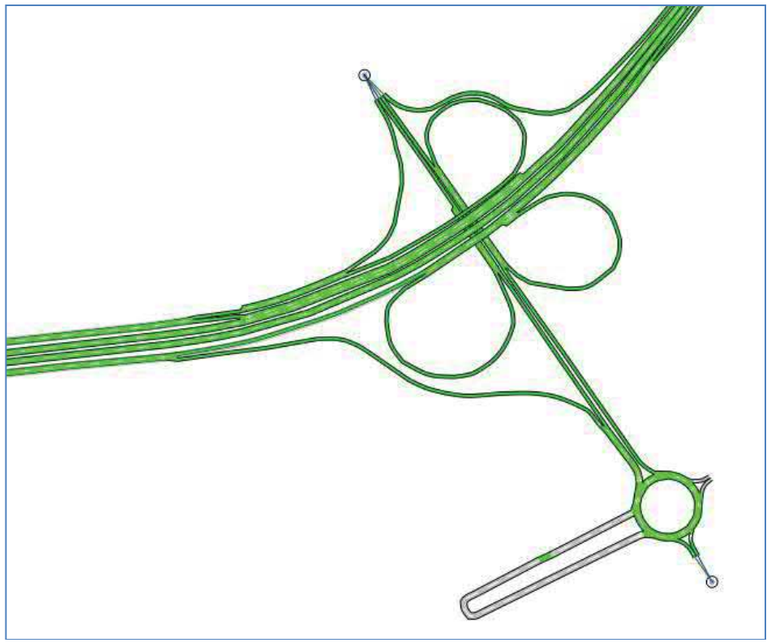


Imagen 46

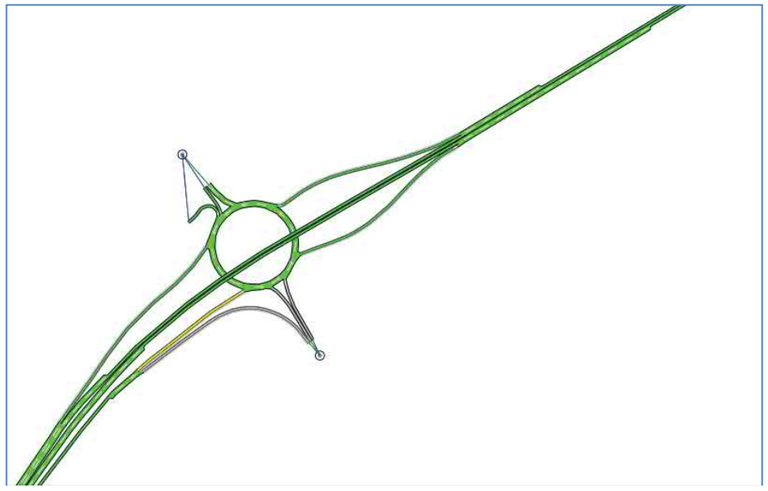


Imagen 47

4.4.5 CONCLUSIONES

La conclusión de este escenario es que funciona correctamente en la hora punta anual. Presenta una cierta mejora en relación con el escenario 1.

Al igual que en el otro escenario, se podría incluir, como una posible mejora, realizar una bypass en el vial que conecta las glorieta sur con la norte del enlace de La Nucía, para conectar directamente, sin necesidad de acceder a la glorieta norte, con el acceso al C.C. Oeste.

4.5 ESCENARIO 3

Tal como se he descrito anteriormente, en el apartado 2.4. ESCENARIO 3, en este escenario quedan habilitados todos los accesos.

4.5.1 DATOS DE PARTIDA

Los datos empleados para realizar esta simulación son los siguientes:

HORA	DÍA	MES	AÑO
19:00-20:00	SÁBADO	JULIO	2016 (PUESTA EN SERVICIO)
TRÁFICO			
NO COMERCIAL	Según Tabla 6		
INDUSTRIAL	Según Tabla 8. Matriz viajes uso industrial		
COMERCIAL	Según Tabla 12		
REPARTO DE TRÁFICO COMERCIAL			
Según Imagen 48			

	DÍA	SÁBADO	HORA	19:00-20:00	TRÁFICO	COMERCIAL		MES	JULIO
	1001	1006	1004	1005	1003	1002	612	987	1080

		Oeste	Benidorm Centro	La Nucía	Benidorm Playa Levante	Peaje	Este	Centro Comercial Oeste	Cento Comercial Este	Centro Comercial Centro	TOTAL
1001	Oeste	0	0	0	0	0	0	462	0	0	462
1006	Benidorm Centro	0	0	0	0	0	0	413	0	0	413
1004	La Nucía	0	0	0	0	0	0	218	0	0	218
1005	Benidorm Playa Levante	0	0	0	0	0	0	0	0	365	365
1003	Peaje	0	0	0	0	0	0	73	0	0	73
1002	Este	0	0	0	0	0	0	0	899	0	899
612	Centro Comercial Oeste	462	413	218	0	73	0	0	0	0	1.166
987	Cento Comercial Este	0	0	0	0	0	899	0	0	0	899
1080	Centro Comercial Centro	0	0	0	365	0	0	0	0	0	365
	TOTAL	462	413	218	365	73	899	1.166	899	365	4.860

Tabla 13

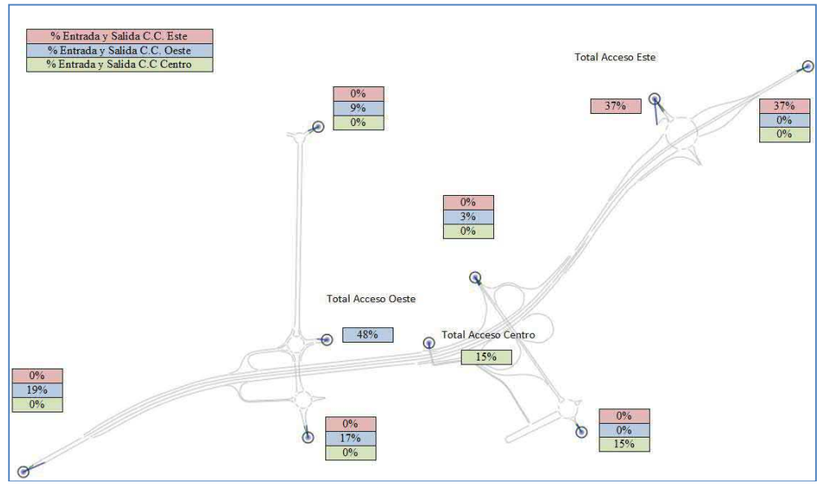


Imagen 48

Si comparamos el reparto de vehículos comerciales por centroides, se ve que se produce una bajada del número de vehículos que acceden al P.P. 3/1 por el centroide Benidorm Centro y por el Este. Se ha estimado que, un 9% de los vehículos que accedían al P.P. 3/1 (7% por Benidorm Centro y 2% por Este) eran clientes cuyo origen se encontraba más cercano a Benidorm Playa Levante. Sin embargo, como no existía el Acceso a C.C. Centro, preferían acceder al centro comercial por los otros centroides, llegando a estos por viales interiores, en vez de utilizar el enlace del peaje. La apertura del paso inferior que da acceso al P.P. 3/1 supone un cambio en su camino de acceso al centro comercial, utilizando esta nueva opción.

4.5.2 INTENSIDAD

Este escenario presenta unas intensidades similares a los anteriores escenarios. Destaca, en la Imagen 51, la inclusión del Acceso a C.C. Centro, lo que implica que existe un nueva vial que se deberá analizar.

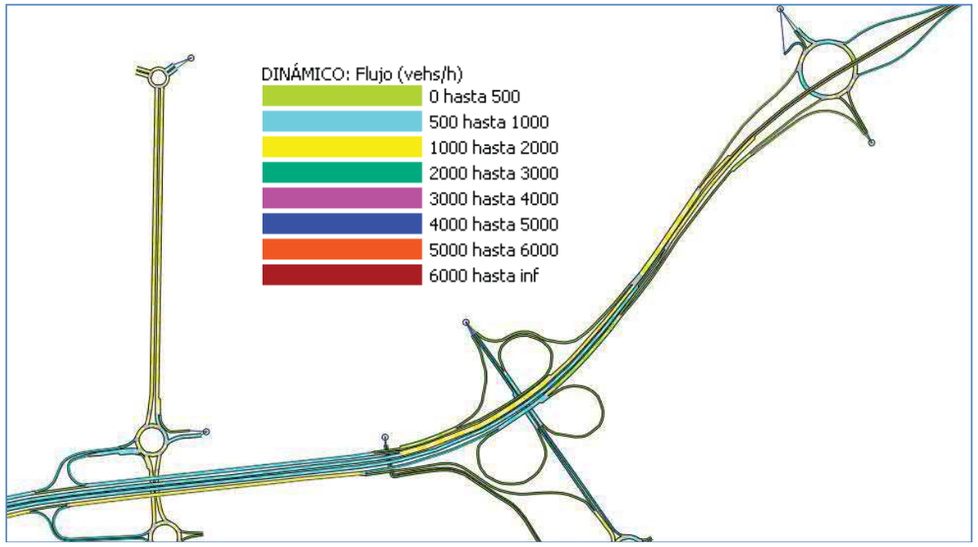


Imagen 49

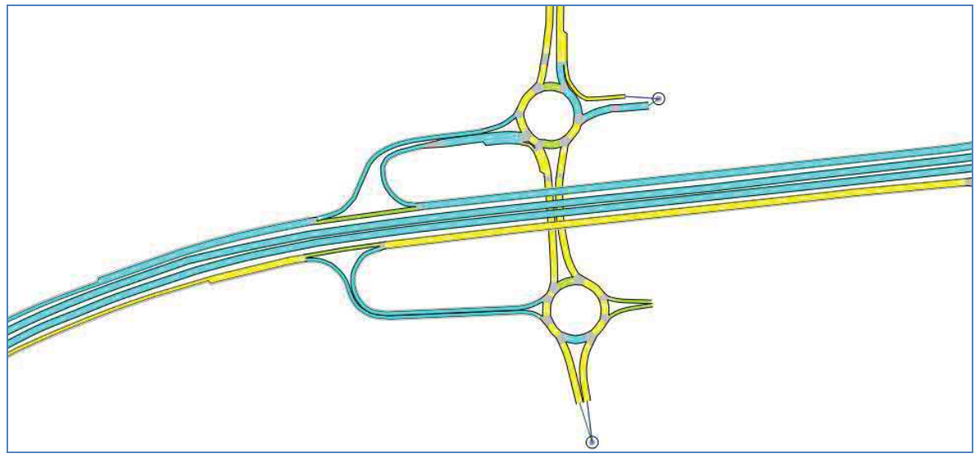


Imagen 50

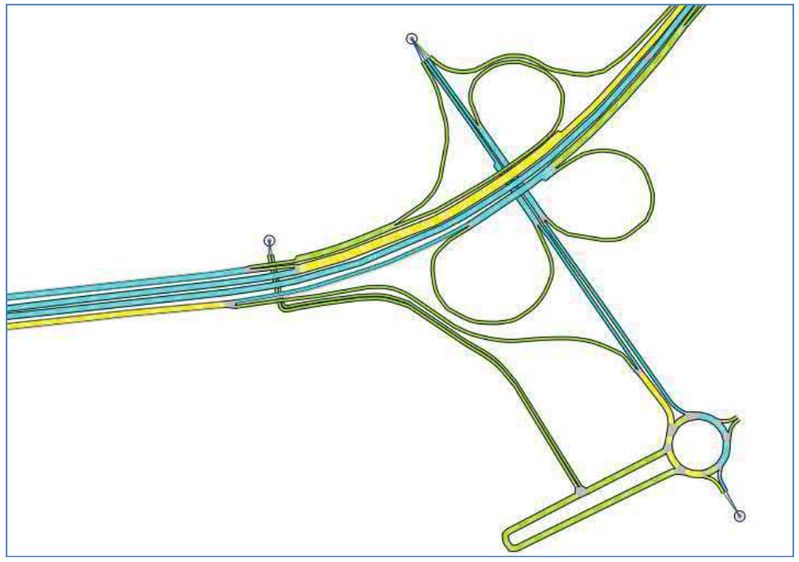


Imagen 51

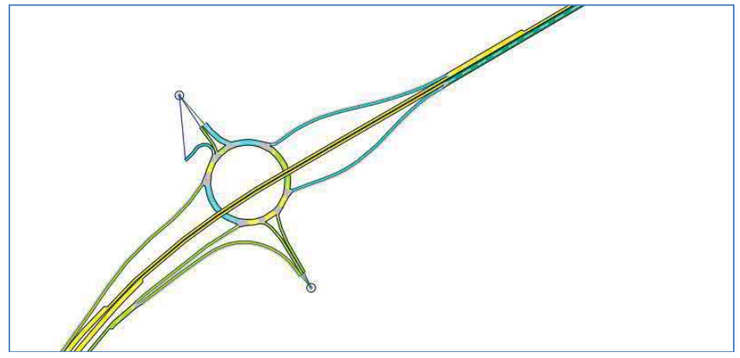


Imagen 52

4.5.3 DENSIDAD

Centrándose en el parámetro densidad, al bajar el porcentaje de vehículos que acceden por el Acceso a C.C. Oeste, tal como se observa en la Imagen 54, se confirma una baja de las densidades en algunos viales del enlace de La Nucía, destacando una bajada importante en el ramal de acceso a la glorieta norte desde el este y en el vial que conecta la glorieta norte con la sur.

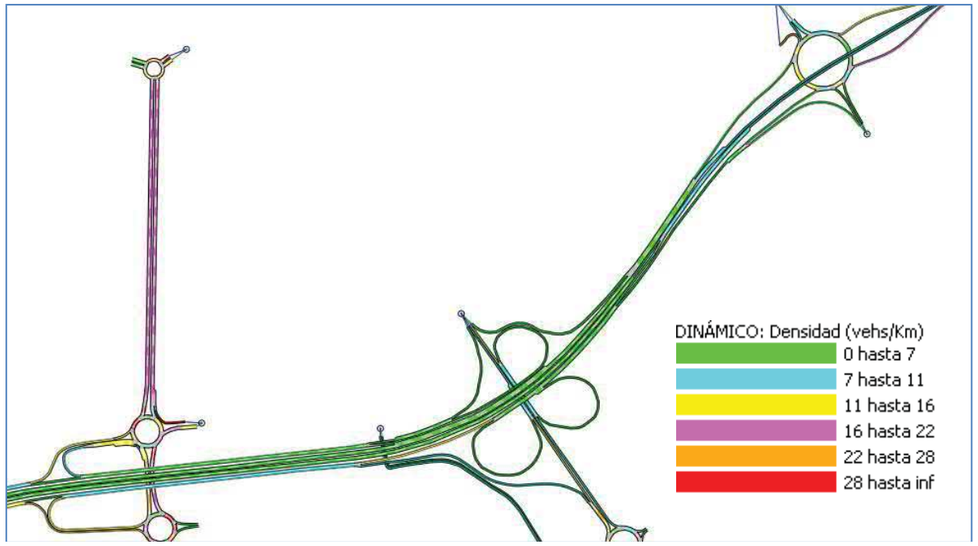


Imagen 53

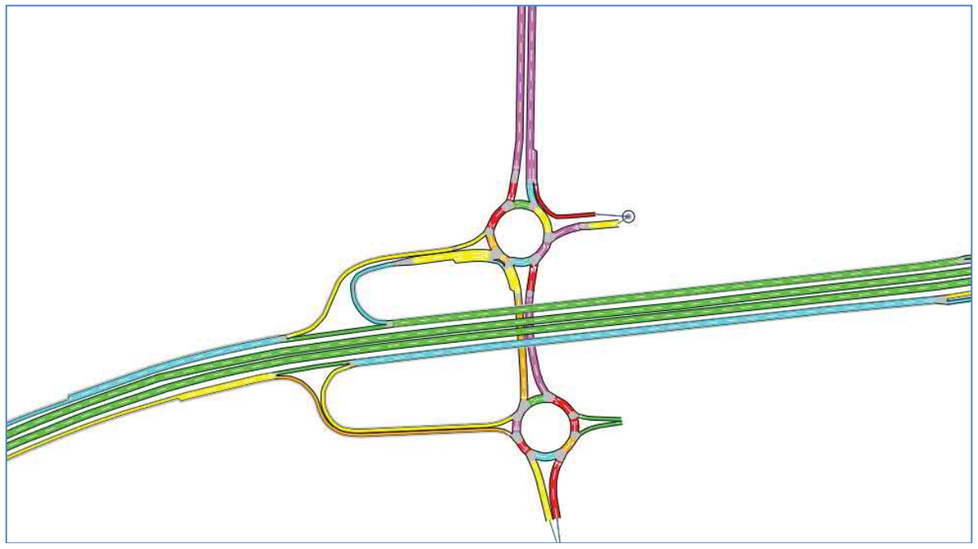


Imagen 54

En el enlace del peaje (ver Imagen 55), se observa un lógico incremento de densidades por el aumento del tráfico que circula por ese tramo en este escenario.

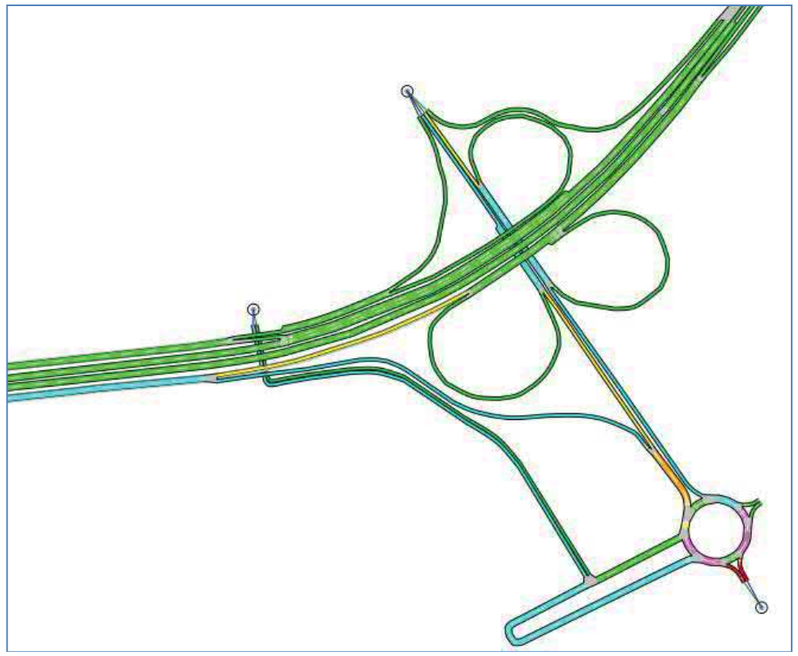


Imagen 55

En la Imagen 56 destaca una bajada en las densidades de algunos ramales del enlace de la variante de Altea, lo que es lógico puesto que se ha reducido ligeramente la carga de vehículos en esa zona.

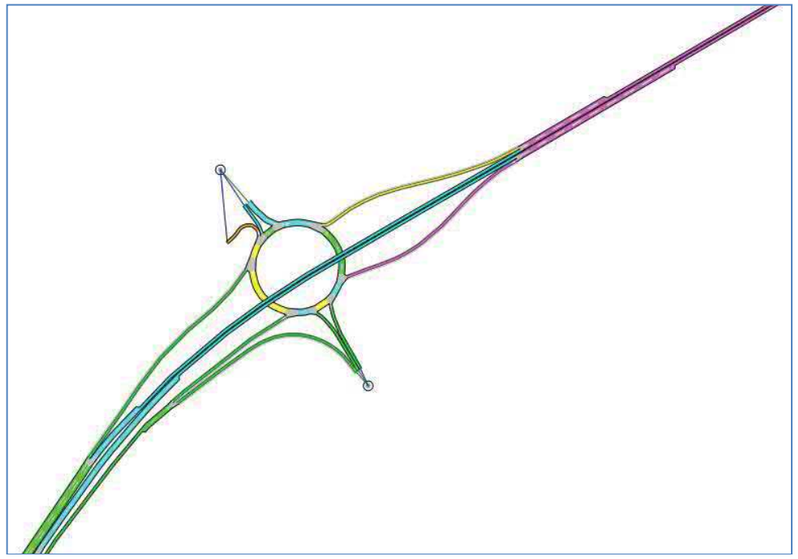


Imagen 56

4.5.4 DEMORAS

El análisis de la demora será el indicativo fundamental de la bondad de este escenario. En la Imagen 58, se observa que el funcionamiento es óptimo en casi todos los ramales y que, en los que presentaban valores ligeramente peores en los otros escenarios, es este se produce una mejora, bajando el parámetro indicativo hasta en dos niveles de servicio.

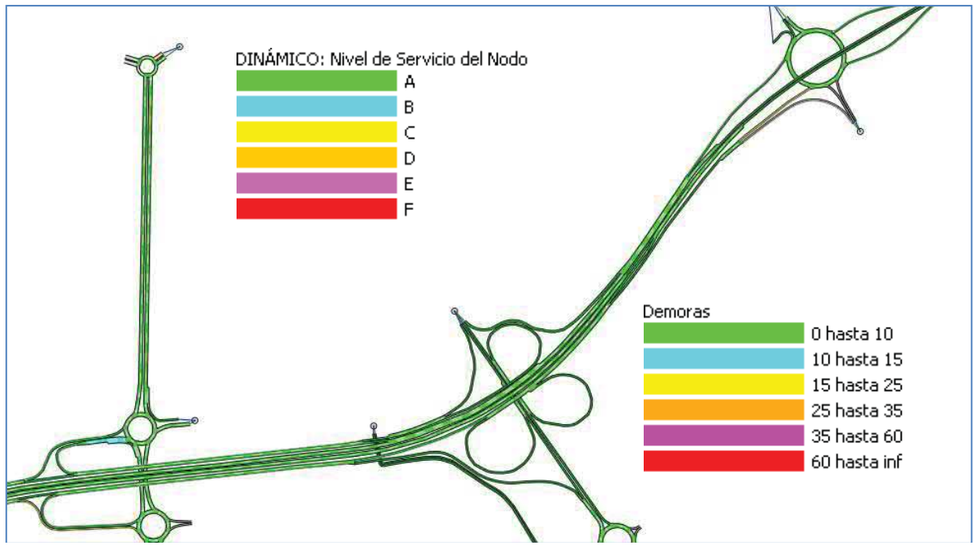


Imagen 57

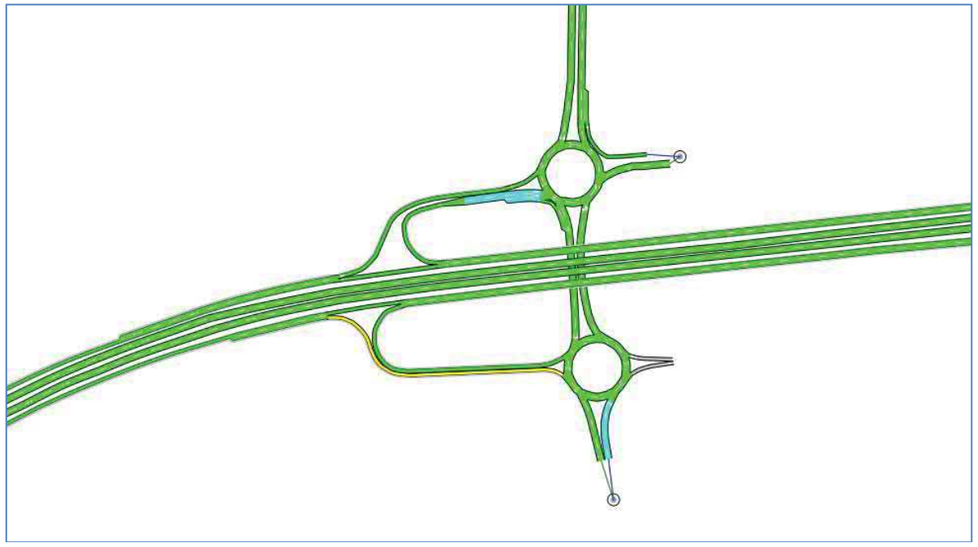


Imagen 58

En la Imagen 59 se comprueba que el enlace del peaje sigue presentando unos valores óptimos. El vial de acceso al C.C. Centro (carrer Francisco Llorca Antón) tiene ahora un nivel de servicio C, cuando antes no se veía afectado. No obstante, ese nivel de servicio es aceptable.

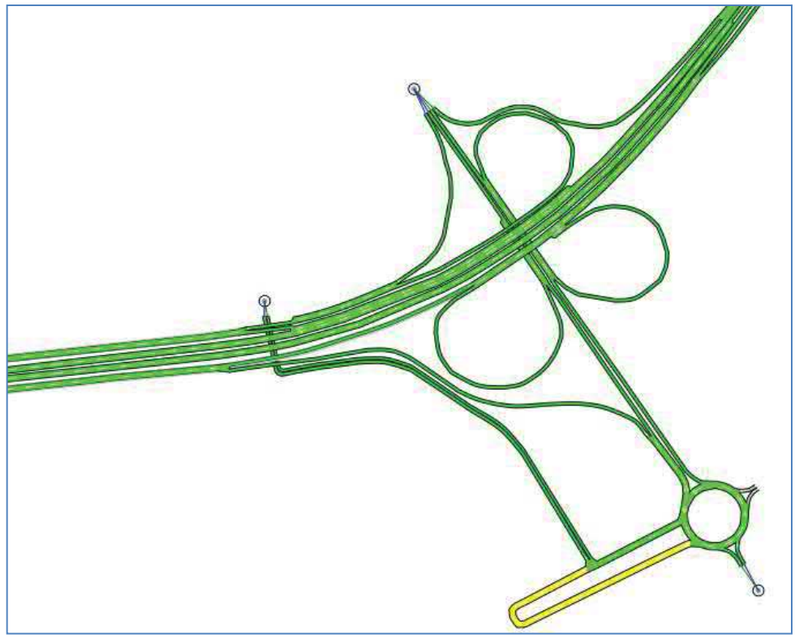


Imagen 59

En el enlace de la variante de Altea, las demoras siguen presentando niveles de servicio, en cuanto a demoras, óptimos.

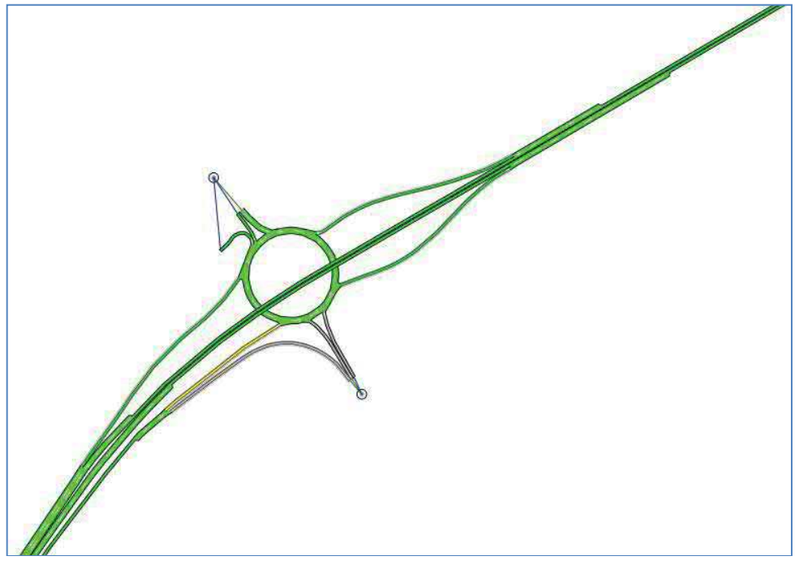


Imagen 60

4.5.5 CONCLUSIONES

Este escenario supone, lógicamente, una ligera mejora con respecto al escenario 1, puesto que se rebaja un poco el número de vehículos que acceden al P.P. 3/1 por los accesos Oeste y Este. Los viales que permiten el acceso por el centro, se demuestra que tienen capacidad suficiente para absorber esta nueva demanda.

Al igual que ocurre con los otros escenarios, se podría incluir, como una posible mejora, realizar una bypass en el vial que conecta las glorieta sur con la norte del enlace de La Nucía, para conectar directamente, sin necesidad de acceder a la glorieta norte, con el acceso al C.C. Oeste.

4.6 ESCENARIO 3B

Tal como se he descrito anteriormente, en el apartado 2.5. ESCENARIO 3B, en este escenario quedan habilitados todos los accesos.

4.6.1 DATOS DE PARTIDA

Los datos empleados para realizar esta simulación son los siguientes:

HORA	DÍA	MES	AÑO
19:00-20:00	SÁBADO	JULIO	2016 (PUESTA EN SERVICIO)
TRÁFICO			
NO COMERCIAL	Según Tabla 6		
INDUSTRIAL	Según Tabla 8. Matriz viajes uso industrial		
COMERCIAL	Según Tabla 14		
REPARTO DE TRÁFICO COMERCIAL			
Según Imagen 61			

	DÍA	SÁBADO	HORA	19:00-20:00	TRÁFICO	COMERCIAL		MES	JULIO	
	1001	1006	1004	1005	1003	1002	612	987	1080	
		Oeste	Benidorm Centro	La Nucía	Benidorm Playa Levante	Peaje	Este	Centro Comercial Oeste	Cento Comercial Este	Centro Comercial Centro	TOTAL
1001	Oeste	0	0	0	0	0	0	462	0	0	462
1006	Benidorm Centro	0	0	0	0	0	0	413	0	0	413
1004	La Nucía	0	0	0	0	0	0	218	0	0	218
1005	Benidorm Playa Levante	0	0	0	0	0	0	0	0	365	365
1003	Peaje	0	0	0	0	0	0	0	73	0	73
1002	Este	0	0	0	0	0	0	0	899	0	899
612	Centro Comercial Oeste	254	413	218	0	0	0	0	0	0	885
987	Cento Comercial Este	208	0	0	0	73	899	0	0	0	1.180
1080	Centro Comercial Centro	0	0	0	365	0	0	0	0	0	365
	TOTAL	462	413	218	365	73	899	1.093	972	365	4.860

Tabla 14

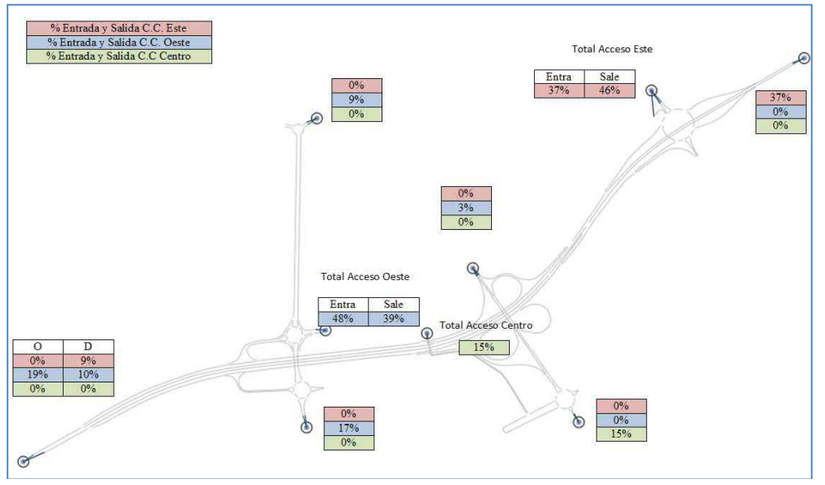


Imagen 61

El reparto de vehículos comerciales se realiza de la misma manera que en el escenario 3. Sin embargo, se ha introducido una ligera variación en el centroide Oeste. Todos los vehículos comerciales provenientes del centroide Oeste, accederán al P.P.3 /1 por el Acceso a C.C. Oeste. Sin embargo, para las salidas, teniendo en cuenta que la salida Este puede presentar ciertas ventajas, la experiencia de los clientes hará que un 45% se decante por utilizar el Acceso a C.C. Este como salida del P.P. 3/1, puesto que emplearán menor tiempo.

4.6.2 INTENSIDAD

Destaca en la Imagen 63 una disminución de la intensidad de la CV-70, desde la glorieta norte hacía La Nucía puesto que, tal como se ha explicado en el apartado anterior, hay menos vehículos comerciales que emplean ese vial, por una lado porque un 45% de los vehículos utilizan el Acceso a C.C Este y, por otro, porque ahora acceden directamente a la glorieta norte.

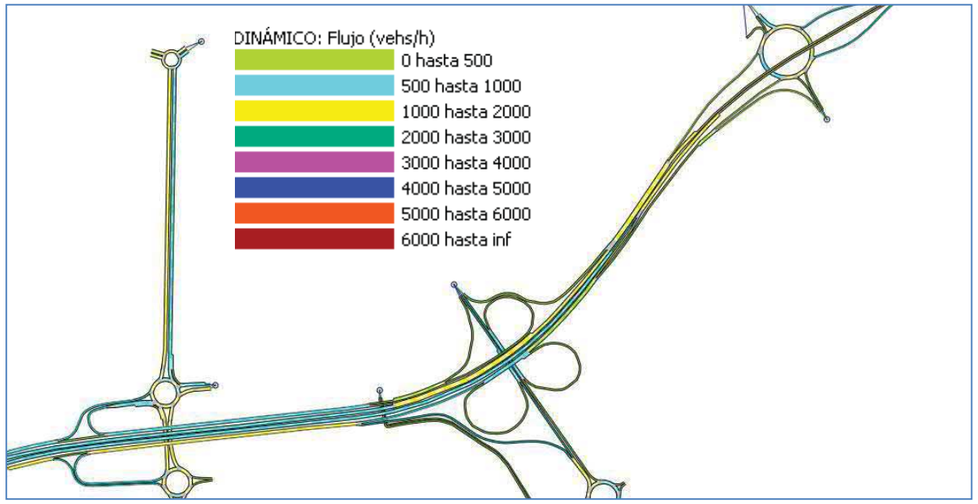


Imagen 62

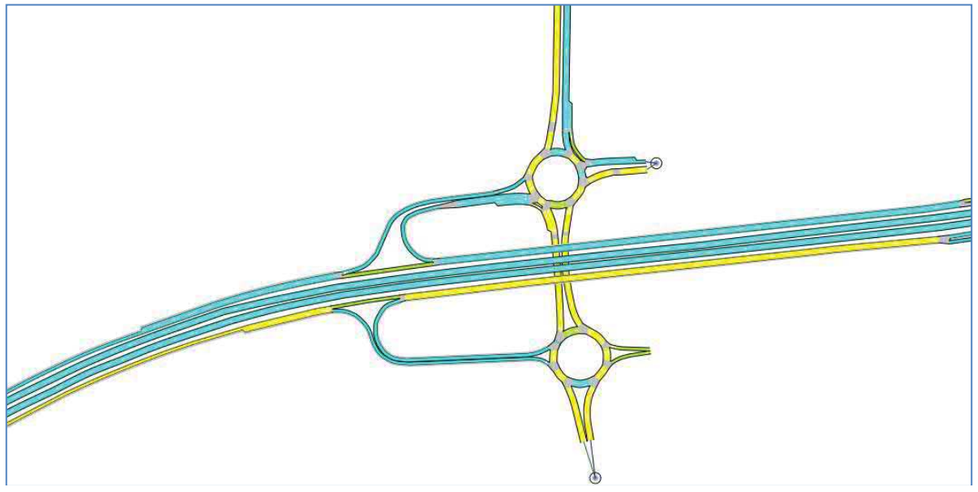


Imagen 63

El enlace del peaje no presenta ningún cambio con el escenario anterior. El enlace de la variante de Altea, a pesar del ligero aumento de tráfico, presenta valores dentro del mismo rango.

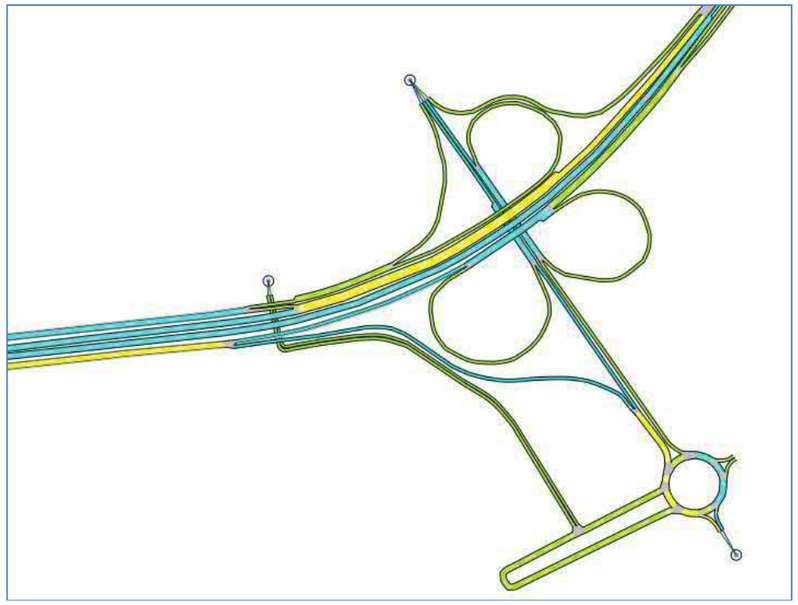


Imagen 64

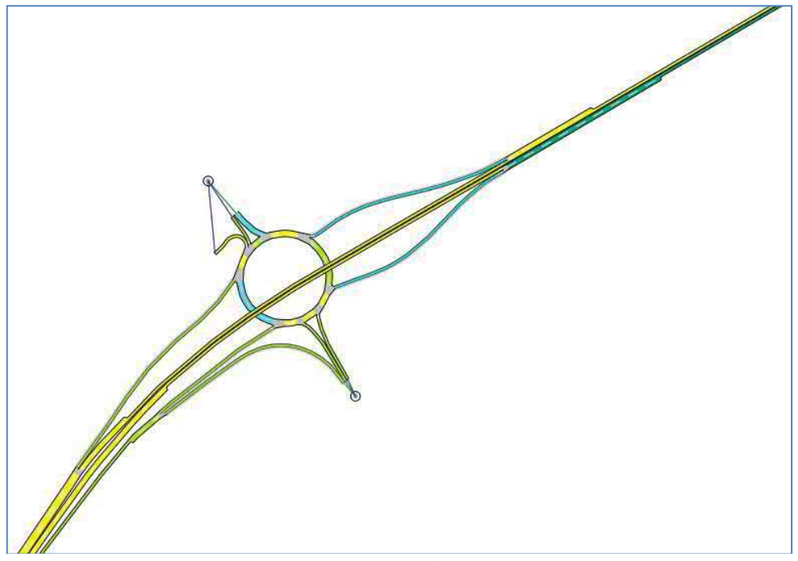


Imagen 65

4.6.3 DENSIDAD

Los valores de densidad, tal como se indica en la Imagen 66, presenta unos valores similares al anterior escenario a excepción de algunos tramos. Los ramales de entrada y salida a la rotonda norte desde la N-332 tienen valores más bajos. Sin embargo, el ramal de acceso a la glorieta sur desde la N-332 y desde la glorieta norte, tienen valores más elevados.

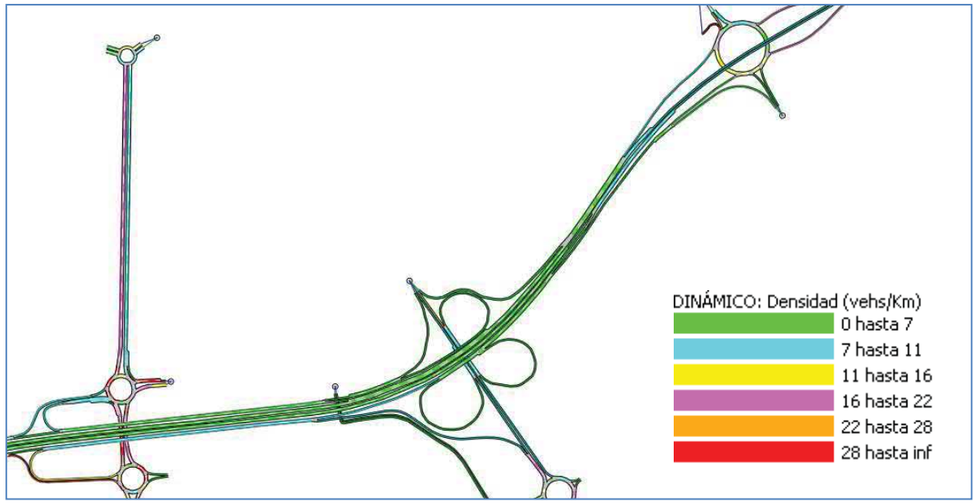


Imagen 66

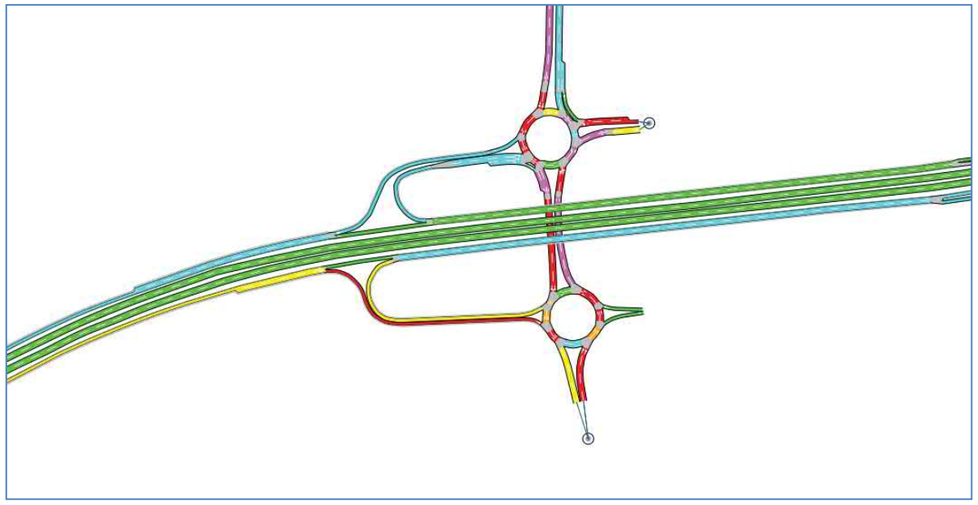


Imagen 67

En el enlace del peaje no se observan cambios destacables.

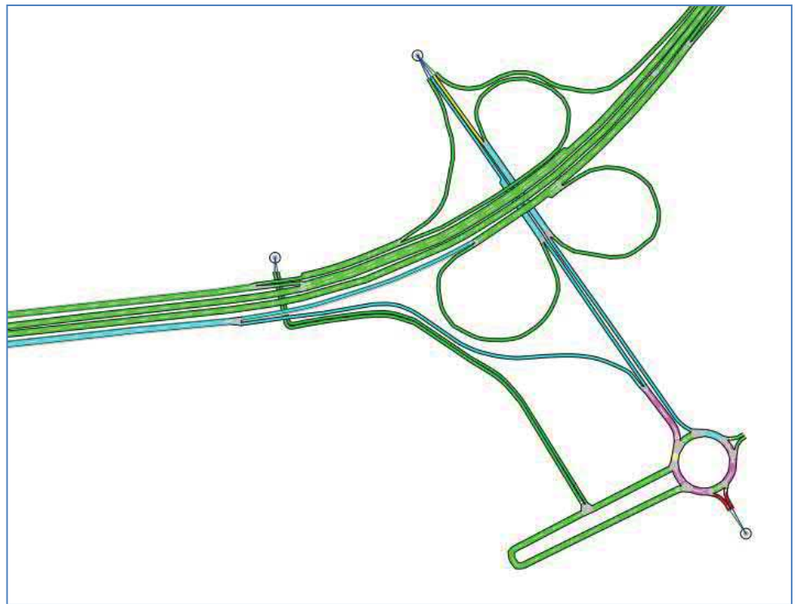


Imagen 68

En el enlace de la variante de Altea destaca un incremento de las densidades en la salida del C.C. Este, lógico puesto que da salida a un 45% del tráfico que entra por el oeste.

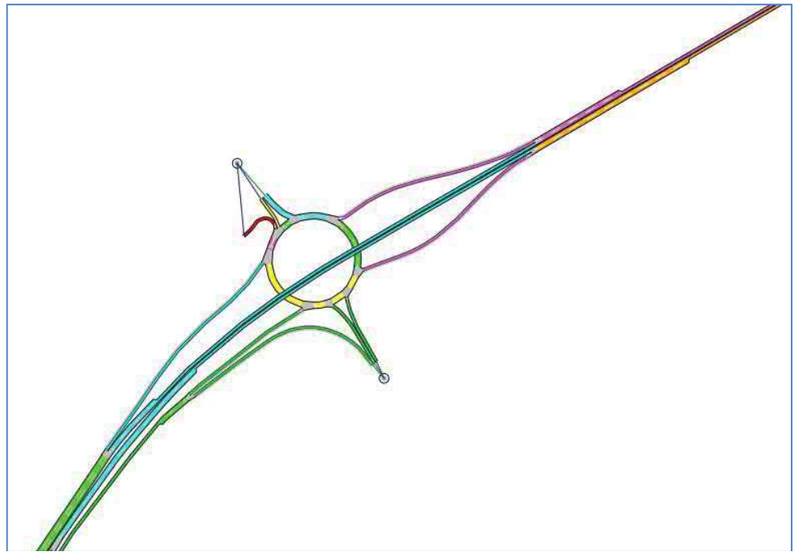


Imagen 69

4.6.4 DEMORAS

Finalmente, se estudian las demoras que se producen en este escenario. En la Imagen 71, en el enlace de La Nucía, destaca una bajada hasta un nivel de servicio óptimo en el ramal de acceso a la glorieta norte desde la N-332. Sin embargo, hay un empeoramiento en el nivel de servicio del vial que accede a la glorieta norte desde La Nucía. Esto es lógico puesto que deben ceder el paso a los vehículos que acceden a lo glorieta desde la salida del C.C. Oeste. No obstante, el nivel de servicio es aceptable.

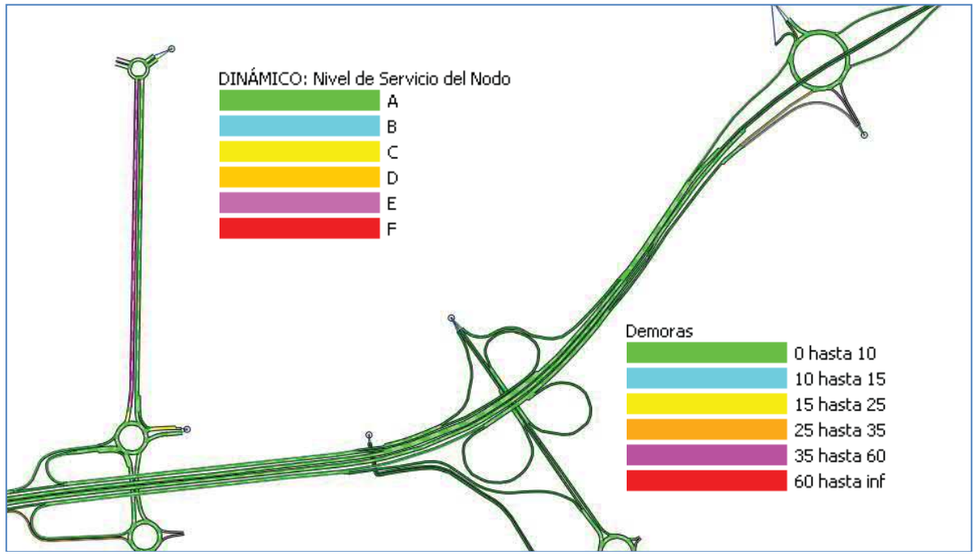


Imagen 70

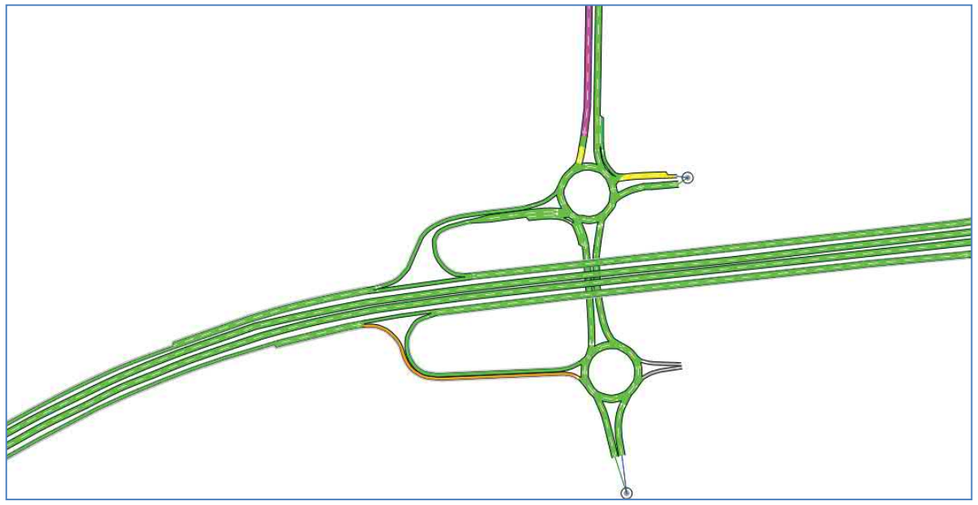


Imagen 71

El resto de zonas estudiadas presentan unas demoras iguales que el escenario anterior.

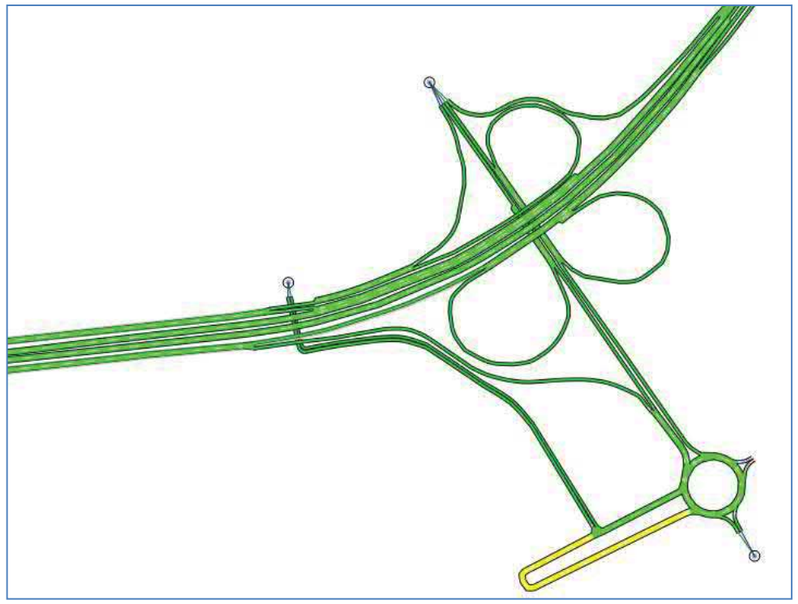


Imagen 72

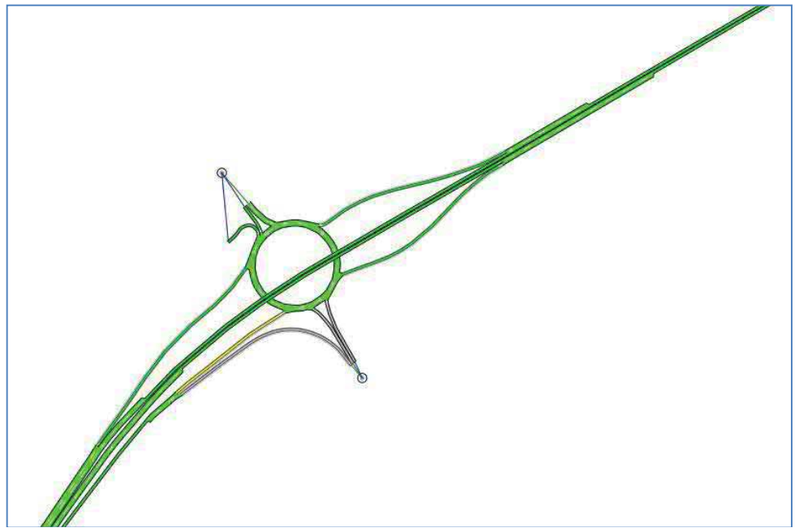


Imagen 73

4.6.5 CONCLUSIONES

Este escenario supone una mejora para los vehículos que salen del P.P. 3/1 por el Oeste puesto que tienen conexión directa con la glorieta norte. Esta solución penaliza ligeramente los tiempos de espera de los vehículos que acceden a la glorieta norte por la CV-70 desde La Nucía.

De esta forma, y a nuestro juicio, estaría perfectamente justificado, en este escenario, permitir la conexión directa de salida a la glorieta norte desde el C.C. Oeste.

Al igual que ocurre con los otros escenarios, se podría incluir, como una posible mejora, realizar una bypass en el vial que conecta las glorieta sur con la norte del enlace de La Nucía, para conectar directamente, sin necesidad de acceder a la glorieta norte, con el acceso al C.C. Oeste.

4.7 CONCLUSIONES A LOS ESCENARIOS INTERURBANOS

Una vez realizado el análisis de tráfico en todos los escenarios antes descritos, podemos concluir en lo siguiente:

1) El **Escenario 0** no es suficiente para absorber el tráfico actual más el futuro que tendrá el Polígono P.P. 3/1, dado que el acceso desde el **Enlace La Nucía no tiene capacidad suficiente** para cubrir toda la accesibilidad.

2) El **Escenario 1** (Escenario Base), con la incorporación del enlace norte (N-332), permite un reparto del tráfico de entradas/salidas, entre este enlace y el enlace de La Nucía, que permite un **funcionamiento óptimo y aceptable**, teniendo en cuenta que se estudia en la hora punta anual (la más desfavorable).

3) En cuanto al **Escenario 2**, se observa una ligera mejora en cuanto al funcionamiento del enlace de La Nucía**.**

4) Los **Escenarios 3 y 3b**, siempre y **cuando se pueda contar con el nuevo acceso urbano** denominado “Paso Inferior Juzgados”, presentan los **mejores resultados** dado el reparto equilibrado de accesos al Polígono P.P. 3/1.

5 EVALUACIÓN DEL TRÁFICO SIMULTÁNEO EN EL ÁREA URBANA DE INFLUENCIA

5.1 DELIMITACIÓN DEL ÁREA URBANA DE INFLUENCIA

Se incluye en el presente estudio, un análisis de la afección de los tráficos inducidos por el P.P. 3/1 en el área urbana de influencia. Esta se ha dividido en dos partes.

Por un lado, se ha considerado la zona que afecta al centroide Benidorm Centro. Esto incluye la Avenida de Beniardá, desde la glorieta sur del enlace de La Nucía, hasta la confluencia con las siguientes calles::

- Avda. Rei Jaume I
- Calle Tomás Ortuño
- Avda. Alfonso Puchades

El estudio incluye todas las calles que intersectan con la Avenida de Beniardá en ese tramo.



Imagen 74

Por otro lado, se ha considerado la zona que afecta al centroide Benidorm Playa Levante, incluyendo la Avenida de Europa y su intersección con la Avenida de la Comunitat Valenciana. Se incluye también en el estudio la glorieta de conexión con las calles Barca del Bou y Francisco Llorca Antón.



Imagen 75

5.2 AFOROS DEL TRÁFICO URBANO

Tal como se ha comentado anteriormente, se realizaron unos aforos en el área urbana de influencia para confirmar, por un lado que el tráfico total que se estaba considerando en los dos centroides (Benidorm Centro y Benidorm Playa de Levante) se correspondía con la situación real y, por otro lado, para comprobar el funcionamiento de las intersecciones existentes.

Respecto a la primera comprobación, se ha confirmado que el tráfico que se estaba considerando del centroide Benidorm Centro se ajusta a la realidad. Sin embargo, para el centroide Benidorm Playa de Levante, se ha comprobado que, actualmente, el tráfico es mayor que el que contemplaban los aforos de 2009. Así pues, se ha procedido a actualizar dichos datos.

Para la comprobación del funcionamiento de las intersecciones, se ha realizado el correspondiente análisis del tráfico, que aparece en el apartado 6. ANÁLISIS DE TRÁFICO EN EL ÁREA URBANA.

Los aforos se realizaron el martes 25 de febrero de 2014, entre las 12:00 y 13:00 e incluyen las siguientes zonas:

- Confluencia de la Avda. de Beniardá con Avda. Rei Jaume I.
- Avda. de Beniardá con calles adyacentes.
- Confluencia de la Avda. de Europa con la Avda. de la Comunitat Valenciana.

A continuación se adjuntan los planos de los aforos efectuados, así como el plano de centroides considerados.

A raíz de esos aforos, se genera la siguiente matriz de viajes.

DÍA	MARTES	HORA	12:00-13:00	TRÁFICO	NO COMERCIAL	MES	FEBRERO	AFOROS

		1001	1006	1004	1005	1003	1002	612	1080	987	1600	1603	1609	1614	1617	1621	1624	1627	1630	1633	
		Oeste	Benidorm Centro	La Nucía	Benidorm Playa Levante	Peaje	Este	Centro Comercial Oeste	Centro Comercial Centro	Cento Comercial Este	2001	2003	2007	2009	2005	Jaime I Este	Jaime I Oeste	Avda C Valenciana Este	Avda C Valenciana Oeste	Rotonda Juzgados	TOTAL
1001	Oeste	0	30	147	136	104	779	0	0	0	3	3	0	0	13	8	6	38	8	0	1.275
1006	Benidorm Centro	10	0	40	1	35	8	0	0	0	8	8	43	26	0	185	119	0	0	0	483
1004	La Nucía	141	167	0	28	40	82	0	0	0	13	13	0	0	141	101	67	0	0	0	793
1005	Benidorm Playa Levante	51	0	17	0	77	50	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	313	38	0	546
1003	Peaje	32	19	16	341	0	56	0	0	0	1	3	0	0	21	13	8	157	38	0	705
1002	Este	651	15	86	118	56	0	0	0	0	1	1	0	0	6	8	6	0	0	0	948
612	Centro Comercial Oeste	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
1080	Centro Comercial Centro	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
987	Cento Comercial Este	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	19	0	0	19
1605	2006	20	0	78	0	53	19	0	0	0	9	0	0	0	0	0	0	0	0	0	179
1607	2004	15	152	18	5	0	14	0	0	0	0	0	0	0	0	91	61	0	0	0	356
1611	2008	3	0	14	0	10	3	0	0	0	8	8	0	0	0	0	0	0	0	0	46
1614	2009	19	0	72	0	53	19	0	0	0	19	64	0	0	0	0	0	0	0	0	246
1621	Jaime I Este	10	114	40	1	35	8	0	0	0	8	8	43	26	0	0	263	0	0	0	556
1624	Jaime I Oeste	5	86	19	1	17	4	0	0	0	4	3	22	13	0	418	0	0	0	0	592
1627	Avda C Valenciana Este	16	0	0	47	25	17	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	310	0	415
1630	Avda C Valenciana Oeste	30	0	27	103	68	68	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	342	0	12	650
1633	Rotonda Juzgados	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
	TOTAL	1.003	583	574	781	573	1.127	0	0	0	74	111	108	65	181	824	530	869	394	12	7.809

Tabla 15



unibail·rodamco

asocivil
asesores de obra civil S.L.
C/ López de Hoyos, 286 local A
Tel.: 91 415 89 65
Ingenieria@asocivil.com

TÍTULO:
ESTUDIO DE TRÁFICO DE ACCESOS AL P.P.P 3/1
DESDE LA N-332 (VARIANTE DE BENIDORM) Y CV-70. BENIDORM

ESCALA: S/E

FECHA: FEBRERO 2014

TÍTULO DEL PLANO:
AFOROS
AVDA. BENIARDÁ

Nº DE PLANO:

HOJA



unibail·rodamco

asocivil
asesores de obra civil
C/ López de Hoyos, 286 local A
Tel.: 91 415 89 65
Ingeniería@asocivil.com

TÍTULO:

ESTUDIO DE TRÁFICO DE ACCESOS AL P.P.P 3/1
DESDE LA N-332 (VARIANTE DE BENIDORM) Y CV-70. BENIDORM

ESCALA: S/E

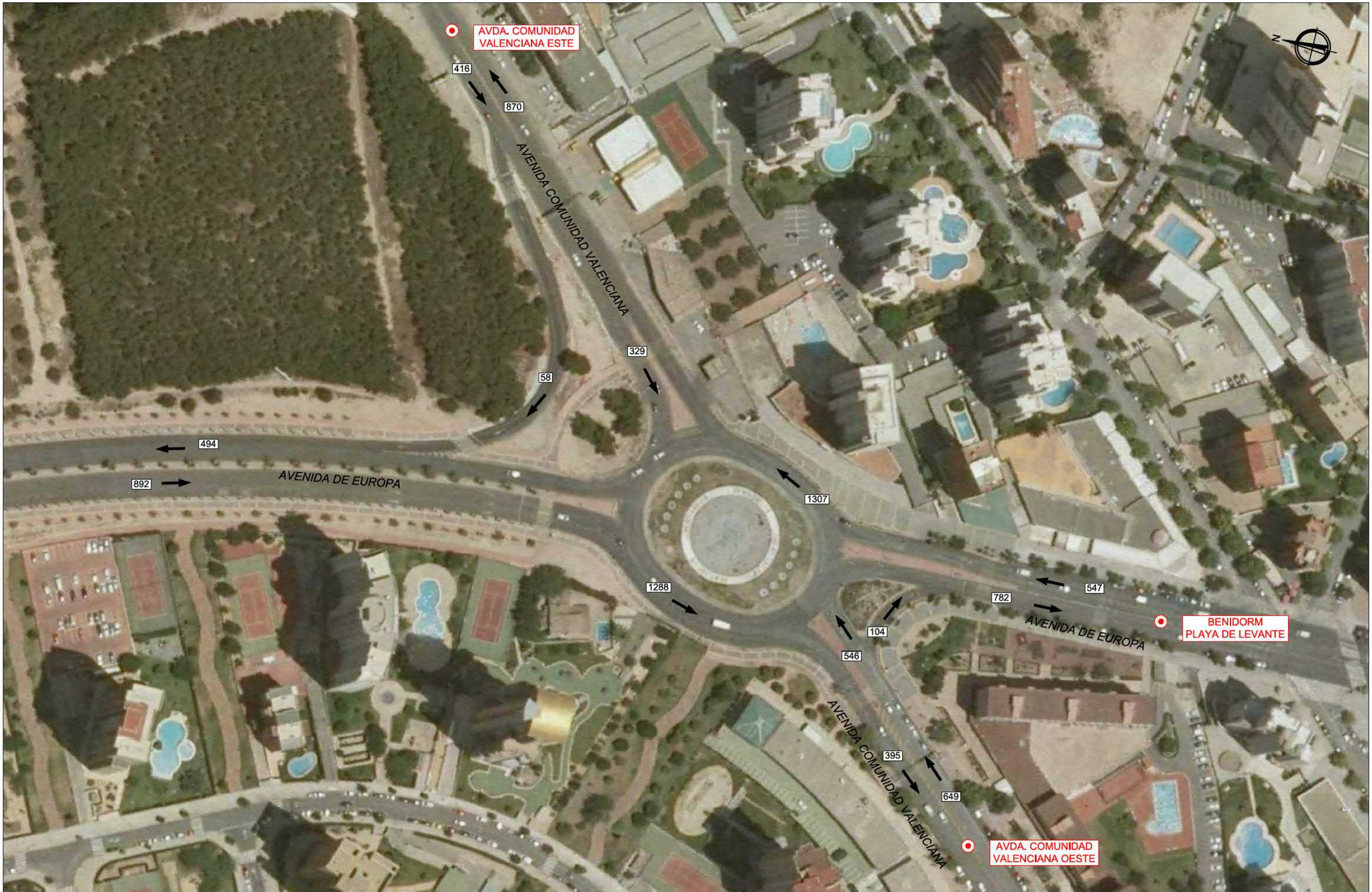
FECHA: FEBRERO 2014

TÍTULO DEL PLANO:

AFOROS
GLORIETA AVDA. BENIARDÁ

Nº DE PLANO:

HOJA



unibail·rodamco

asocivil
asesores de obra civil
C/ López de Hoyos, 286 local A
Tel.: 91 415 89 65
Ingeniería@asocivil.com

TÍTULO:

ESTUDIO DE TRÁFICO DE ACCESOS AL P.P.P 3/1
DESDE LA N-332 (VARIANTE DE BENIDORM) Y CV-70. BENIDORM

ESCALA: S/E

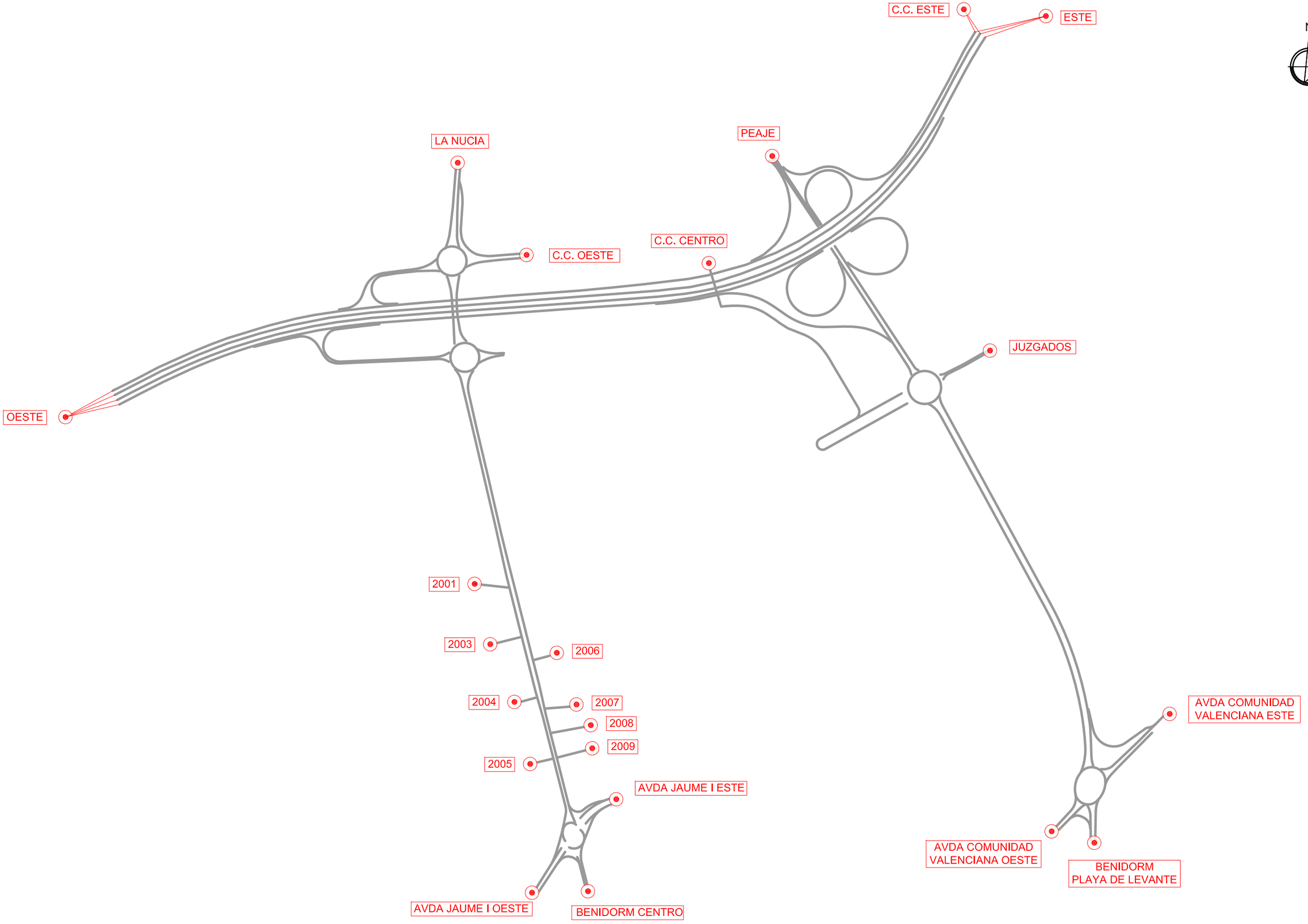
FECHA: FEBRERO 2014

TÍTULO DEL PLANO:

AFOROS
AVDA. EUROPA

Nº DE PLANO:

HOJA



unibail·rodamco

asocivil
asesores de obra civil s.l.
C/ López de Hoyos, 286 local A
Tel.: 91 415 89 65
Ingenieria@asocivil.com

TÍTULO:

ESTUDIO DE TRÁFICO DE ACCESOS AL P.P.P 3/1
DESDE LA N-332 (VARIANTE DE BENIDORM) Y CV-70. BENIDORM

ESCALA: S/E

FECHA: FEBRERO 2014

TÍTULO DEL PLANO: CENTROIDES

Nº DE PLANO:

HOJA

De la misma manera que se hizo en el apartado 3.1. AFOROS DE TRÁFICO EXISTENTE, se aplican unos coeficientes correctores para obtener en tráfico urbano de un sábado de julio entre las 19:00 y 20:00 del año de puesta en servicio (Ver Tabla 16).

DÍA	SÁBADO	HORA	19:00-20:00	TRÁFICO	NO COMERCIAL	MES	JULIO	AÑO PUESTA EN SERVICIO

		1001 Oeste	1006 Benidorm Centro	1004 La Nucía	1005 Benidorm Playa Levante	1003 Peaje	1002 Este	612 Centro Comercial Oeste	1080 Centro Comercial Centro	987 Cento Comercial Este	1600 2001	1603 2003	1609 2007	1614 2009	1617 2005	1621 Jaime I Este	1624 Jaime I Oeste	1627 Avda C Valenciana Este	1630 Avda C Valenciana Oeste	1633 Rotonda Juzgados	TOTAL
1001	Oeste	0	36	173	160	122	920	0	0	0	4	4	0	0	16	9	7	46	9	0	1.506
1006	Benidorm Centro	12	0	47	1	42	9	0	0	0	9	9	51	31	0	218	140	0	0	0	569
1004	La Nucía	166	198	0	34	47	98	0	0	0	16	16	0	0	166	118	79	0	0	0	938
1005	Benidorm Playa Levante	60	0	20	0	91	59	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	369	46	0	645
1003	Peaje	38	22	18	403	0	66	0	0	0	1	4	0	0	25	16	9	186	46	0	834
1002	Este	768	17	101	139	66	0	0	0	0	1	1	0	0	7	9	7	0	0	0	1.116
612	Centro Comercial Oeste	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
1080	Centro Comercial Centro	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
987	Cento Comercial Este	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	22	0	0	22
1605	2006	23	0	92	0	62	22	0	0	0	10	0	0	0	0	0	0	0	0	0	209
1607	2004	17	179	21	5	0	16	0	0	0	0	0	0	0	0	108	72	0	0	0	418
1611	2008	4	0	16	0	12	4	0	0	0	9	9	0	0	0	0	0	0	0	0	54
1614	2009	22	0	86	0	62	22	0	0	0	22	75	0	0	0	0	0	0	0	0	289
1621	Jaime I Este	12	135	47	1	42	9	0	0	0	9	9	51	31	0	0	311	0	0	0	657
1624	Jaime I Oeste	5	101	22	1	20	5	0	0	0	5	4	26	16	0	493	0	0	0	0	698
1627	Avda C Valenciana Este	18	0	0	56	30	20	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	365	0	489
1630	Avda C Valenciana Oeste	36	0	33	121	81	81	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	404	0	14	770
1633	Rotonda Juzgados	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
	TOTAL	1.181	688	676	921	677	1.331	0	0	0	86	131	128	78	214	971	625	1.027	466	14	9.214

Tabla 16

5.3 ESTUDIO DE CICLOS SEMAFÓRICOS

Aparte de los aforos, se han tomado los ciclos semafóricos de la zona para poder implementarlos en la simulación.

Se ha dividido en tres zonas.

5.3.1 CONFLUENCIA DE LA AVDA. DE BENIARDÁ CON AVDA. REI JAUME I

Existen 14 grupos con la distribución mostrada en la Imagen 77. La localización de cada grupo se muestra en la siguiente imagen.



Imagen 76

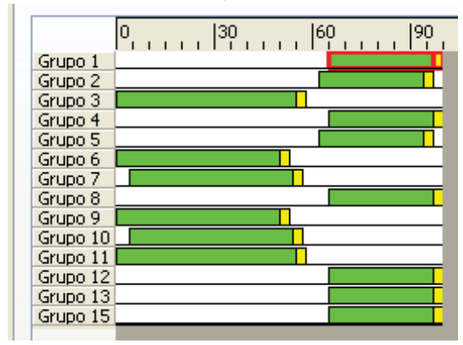


Imagen 77

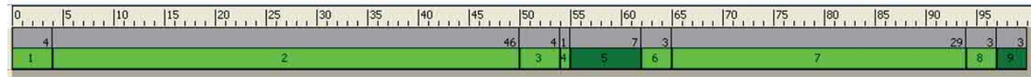


Imagen 78

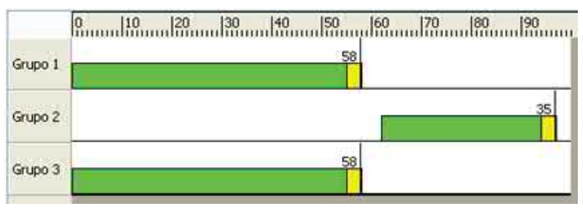
5.3.2 AVDA. DE BENIARDÁ CON CALLES ADYACENTES

Existen 9 grupos con la distribución mostrada en la Imagen 77. La localización de cada grupo se muestra en la siguiente imagen.



Imagen 79

5.3.2.1 BENIARDÁ CON ORXETA



	Tiempo de inicio	Duración
Grupo 1	0	55
Grupo 2	62	32
Grupo 3	0	55

Imagen 80

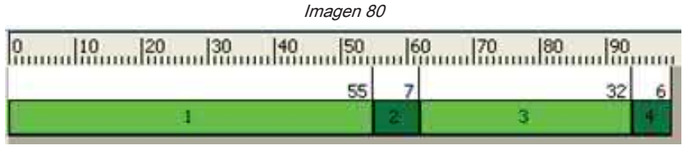
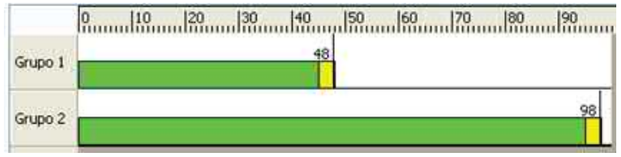


Imagen 81

5.3.2.2 BENIARDÁ CON SELLA



	Tiempo de inicio	Duración
Grupo 1	0	45
Grupo 2	0	95

Imagen 82

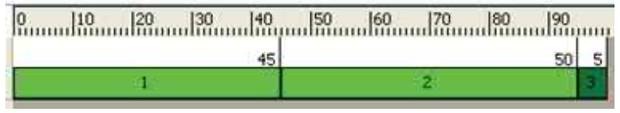
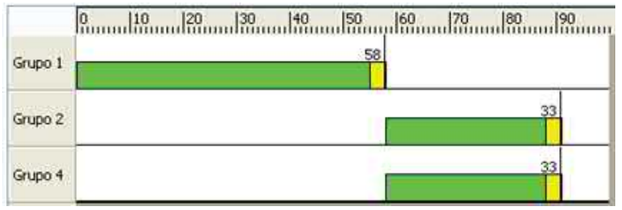


Imagen 83

5.3.2.3 BENIARDÁ CON GOYA



	Tiempo de inicio	Duración
Grupo 1	0	55
Grupo 2	58	30
Grupo 4	58	30

Imagen 84

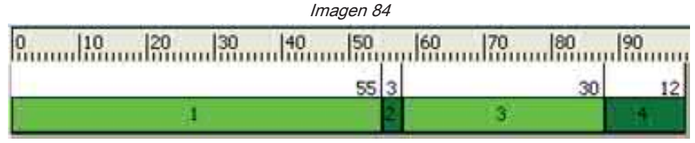
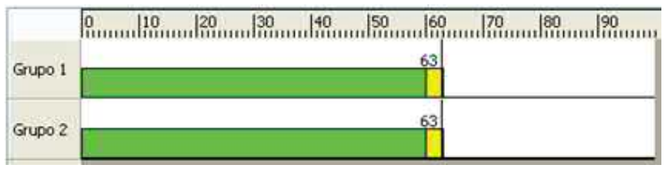


Imagen 85

5.3.2.4 BENIARDÁ CON CAPITÁN CORTÉS



	Tiempo de inicio	Duración
Grupo 1	0	60
Grupo 2	0	60

Imagen 86

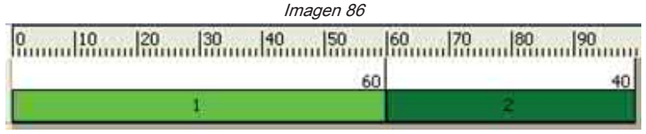


Imagen 87

Además, en la Avda. de Beniardá, al norte de las calles mencionadas, existe un paso a nivel para un tranvía. A lo largo de una hora, se producen dos bajadas de barrera, en el minuto 21 y 36, que duran 3 minutos en cada caso.



Imagen 88

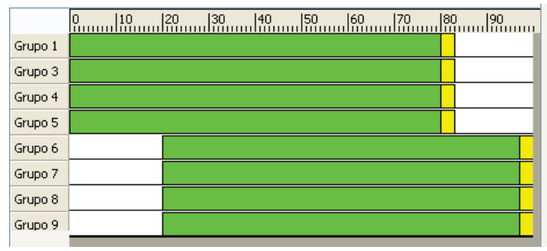
5.3.3 CONFLUENCIA DE LA AVDA. DE EUROPA CON LA AVDA. DE LA COMUNITAT VALENCIANA

Existen 9 grupos con la distribución mostrada en la Imagen 90. La localización de cada grupo se muestra en la siguiente imagen.



Imagen 89

Teniendo en cuenta que los semáforos de esta zona no presentan unos ciclos preestablecidos sino que son semáforos activados mediante el pulsado manual del peatón, se ha realizado un conteo de los peatones para así, distribuyéndolos en la hora punta, poder estimar unos ciclos semafóricos, tal como muestran las siguientes imágenes.



	Tiempo de inicio	Duración
Grupo 1	0	80
Grupo 3	0	80
Grupo 4	0	80
Grupo 5	0	80
Grupo 6	20	77
Grupo 7	20	77
Grupo 8	20	77
Grupo 9	20	77

Imagen 90

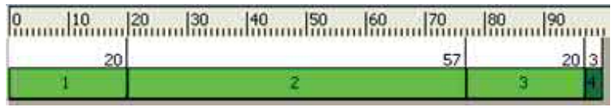


Imagen 91

5.4 ESTIMACIÓN DEL TRÁFICO GENERADO POR EL P.P. 3/1

Siguiendo el mismo criterio que en los apartados 3.2. ESTIMACIÓN DE TRÁFICO GENERADO POR EL USO DE SUELO INDUSTRIAL DEL P.P.3/1 y 3.3. ESTIMACIÓN DE TRÁFICO GENERADO POR EL USO DE SUELO COMERCIAL DEL P.P.3/1, se obtienen los viajes generados por el suelo comercial (Tabla 17) y el industrial (Tabla 18) del P.P. 3/1.

		DÍA	SÁBADO	HORA	19:00-20:00	TRÁFICO	COMERCIAL		MES	JULIO	AÑO PUESTA EN SERVICIO										
		1001	1006	1004	1005	1003	1002	612	1080	987	1600	1603	1609	1614	1617	1621	1624	1627	1630	1633	
		Oeste	Benidorm Centro	La Nucía	Benidorm Playa Levante	Peaje	Este	Centro Comercial Oeste	Centro Comercial Centro	Cento Comercial Este	2001	2003	2007	2009	2005	Jaime I Este	Jaime I Oeste	Avda C Valenciana Este	Avda C Valenciana Oeste	Rotonda Juzgados	TOTAL
1001	Oeste							448													448
1006	Benidorm Centro							233													233
1004	La Nucía							212													212
1005	Benidorm Playa Levante							57													57
1003	Peaje									71											71
1002	Este																				0
612	Centro Comercial Oeste	273	276	212	57						0	0	0	0	0	176	113	57	28		1.192
1080	Centro Comercial Centro																				0
987	Cento Comercial Este	175				71															246
1605	2006							0													0
1607	2004							44													44
1611	2008							0													0
1614	2009							0													0
1621	Jaime I Este							189													189
1624	Jaime I Oeste							100													100
1627	Avda C Valenciana Este							57													57
1630	Avda C Valenciana Oeste							28													28
1633	Rotonda Juzgados																				0
TOTAL		448	276	212	57	71	0	1.368	0	71	0	0	0	0		176	113	57	28	0	2.877

Tabla 17

		DÍA	SÁBADO	HORA	19:00-20:00	TRÁFICO	INDUSTRIAL		MES	JULIO	AÑO PUESTA EN SERVICIO										
		1001	1006	1004	1005	1003	1002	612	1080	987	1600	1603	1609	1614	1617	1621	1624	1627	1630	1633	
		Oeste	Benidorm Centro	La Nucía	Benidorm Playa Levante	Peaje	Este	Centro Comercial Oeste	Centro Comercial Centro	Cento Comercial Este	2001	2003	2007	2009	2005	Jaime I Este	Jaime I Oeste	Avda C Valenciana Este	Avda C Valenciana Oeste	Rotonda Juzgados	TOTAL
1001	Oeste									16											16
1006	Benidorm Centro									10											10
1004	La Nucía									8											8
1005	Benidorm Playa Levante									6											6
1003	Peaje																				0
1002	Este									16											16
612	Centro Comercial Oeste																				0
1080	Centro Comercial Centro																				0
987	Cento Comercial Este	80	40	16	10		80									10	10	5	5		256
1605	2006																				0
1607	2004																				0
1611	2008																				0
1614	2009																				0
1621	Jaime I Este																				0
1624	Jaime I Oeste																				0
1627	Avda C Valenciana Este																				0
1630	Avda C Valenciana Oeste																				0
1633	Rotonda Juzgados																				0
	TOTAL	80	40	16	10	0	80	0	0	56	0	0	0	0	0	10	10	5	5	0	312

Tabla 18

6 ANÁLISIS DE TRÁFICO EN EL ÁREA URBANA

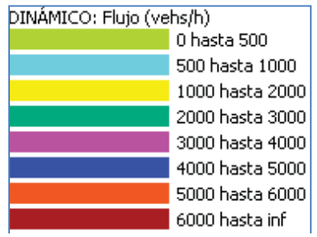
6.1 METODOLOGÍA

Utilizando el programa específico AIMSUN 7.0 se realiza la simulación dinámica de tráfico introduciendo las matrices de origen destino del tráfico de paso y del comercial para los distintos escenarios. Se analizan los resultados a partir de los siguientes parámetros.

Como se puede observar, en zonas urbanas no se estudian las densidades.

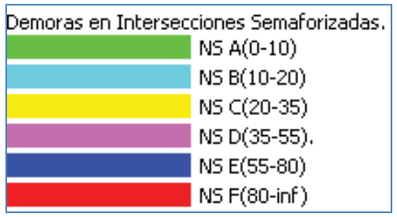
6.1.1 INTENSIDAD

Es una media del número de vehículos/hora que han atravesado la red durante el periodo de simulación.



6.1.2 TIEMPO DE DEMORA EN INTERSECCIONES SEMAFORIZADAS

Es el tiempo demorado medio como media de los vehículos que recorren el itinerario previsto. Se entiende por demora el tiempo perdido por el vehículo medio cuando no puede ir a la velocidad deseada en el tramo. El Manual de Capacidad recomienda, para intersecciones, la variable característica del tráfico, denominada “Demora” como tiempo medio (s) demorado por los vehículos que cubren un determinado itinerario, según la siguiente tabla en términos de nivel de servicio. Los distintos colores empleados representan los diferentes niveles de servicio (A a F), siendo A el mejor un F una demora inaceptable. La diferencia con el parámetro Tiempo de Demora empleado para el tramo interurbano es que en el tiempo de demora semafórico, se tiene en cuenta el ciclo del semáforo en rojo, lo que implica unos rangos para cada nivel de servicio distintos.



6.2 SITUACIÓN ACTUAL

Los datos empleados para realizar esta simulación son los siguientes:

HORA	DÍA	MES	AÑO
19:00-20:00	SÁBADO	JULIO	2016 (PUESTA EN SERVICIO)
TRÁFICO			
NO COMERCIAL	Según Tabla 16		
INDUSTRIAL	-		
COMERCIAL	-		
REPARTO DE TRÁFICO COMERCIAL			
-			

En este primer escenario se analiza la situación actual en el área urbana estudiada para, posteriormente, poder hallar la afección que supone la inclusión del P.P. 3/1.

6.2.1 INTENSIDAD

6.2.1.1 CENTROIDE BENIDORM CENTRO

Se analiza en primer lugar la intensidad. En general, las intensidades se encuentran entre 500 y 1000 veh/h presentando en algunos tramos valores de hasta 2000 veh/ h.

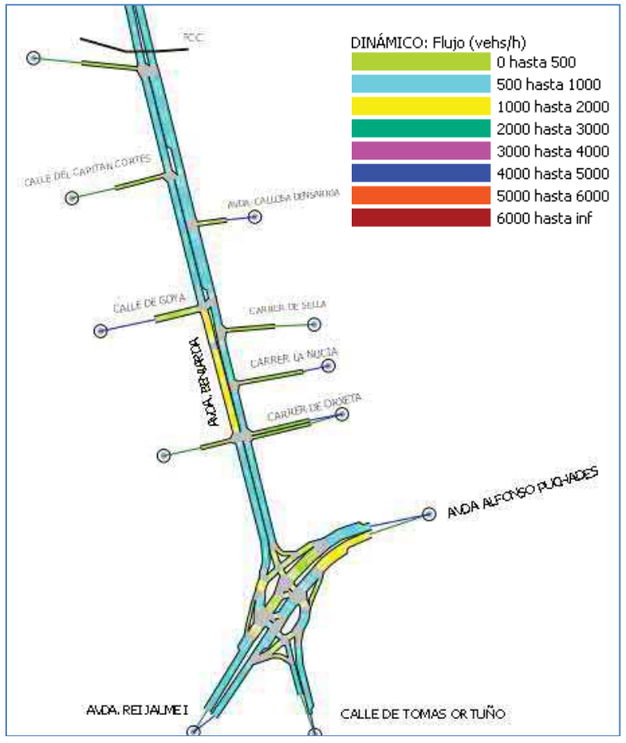


Imagen 92



Imagen 93

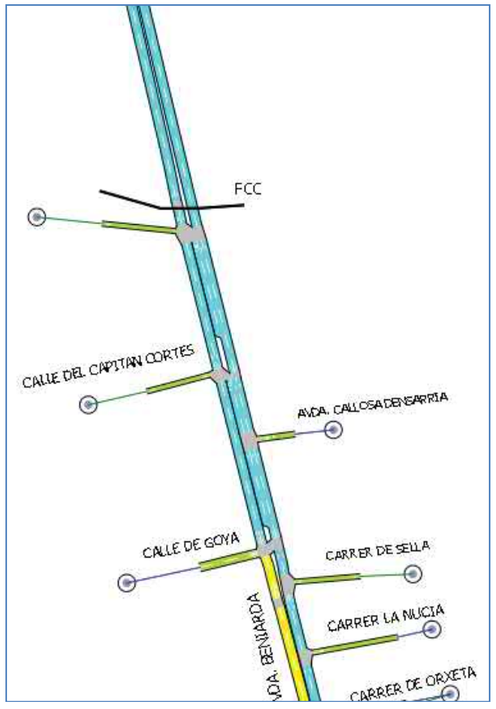


Imagen 94

6.2.1.2 CENTROIDE BENIDORM PLAYA DE LEVANTE

En esta zona, las intensidades presentan valores más elevados, llegando en varios viales a valores de hasta 2000 veh/h.

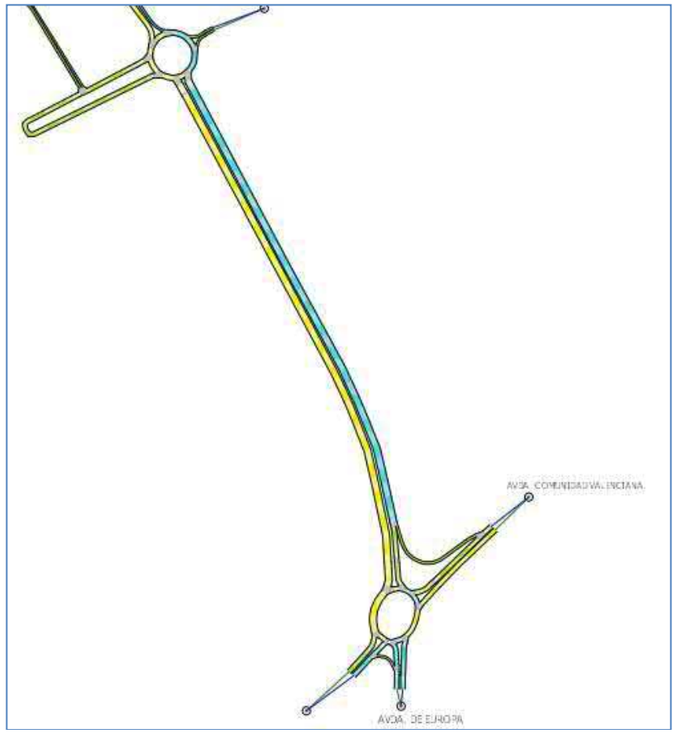


Imagen 95

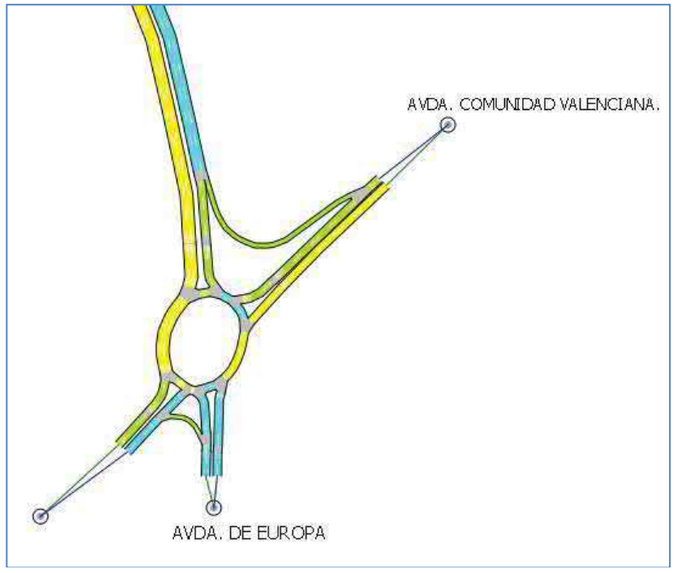


Imagen 96

6.2.2 DEMORAS

6.2.2.1 CENTROIDE BENIDORM CENTRO

Las demoras presentan valores con nivel de servicio A y B en casi todos los tramos. En la Avenida de Alfonso Puchades, en dirección a la Avenida del Rei Jaume I, se observan unos niveles de servicio que llegan a nivel C. Esto es así porque los grupos semafóricos de esa zona tienen unos ciclos en rojo bastante elevados, lo que penaliza la demora.

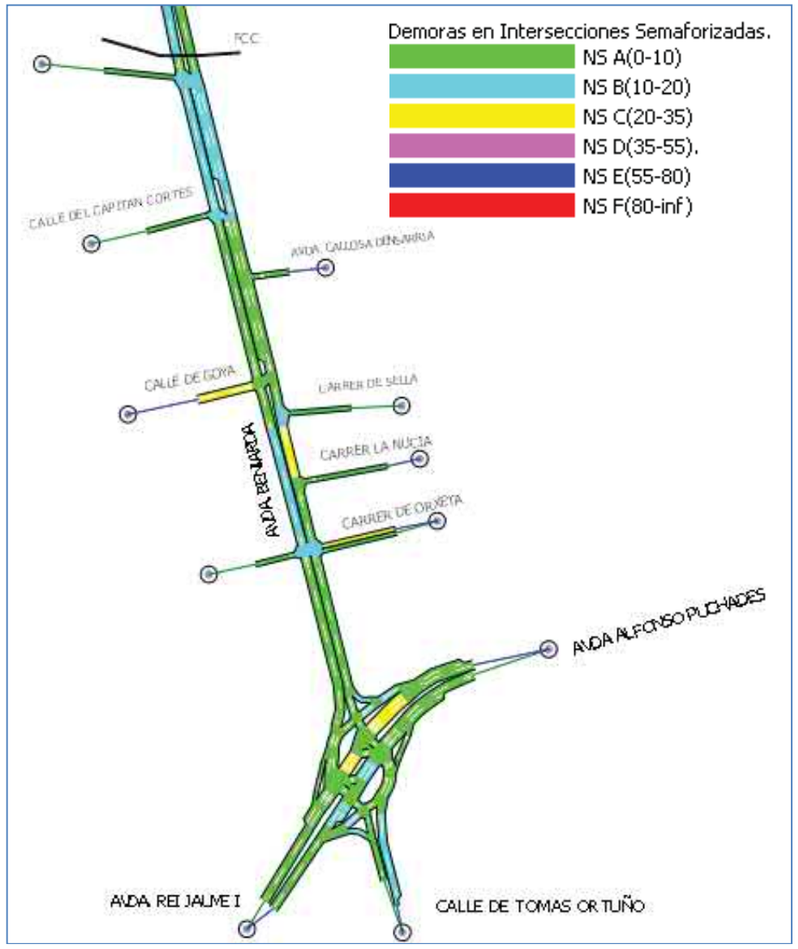


Imagen 97



Imagen 98

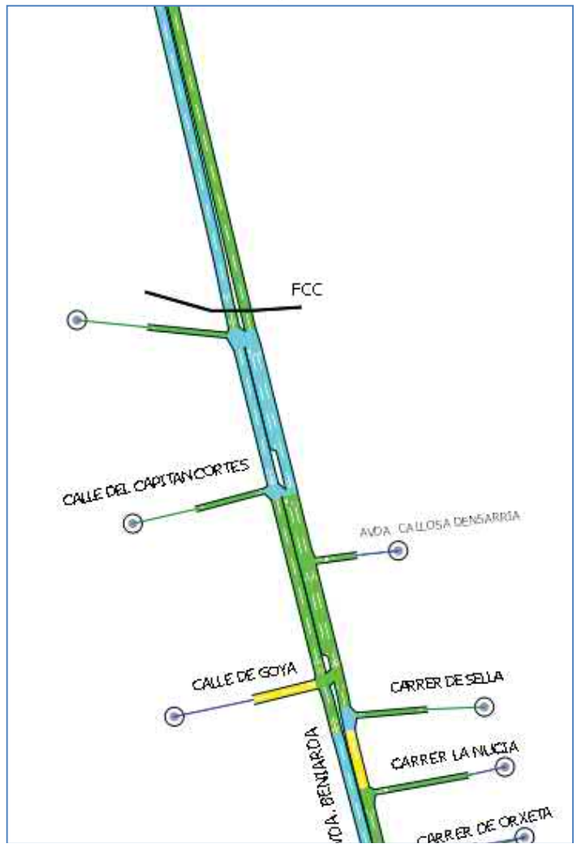


Imagen 99

6.2.2.2 CENTROIDE BENIDORM PLAYA DE LEVANTE

En todos los casos, las intersecciones presentan niveles de servicio A.

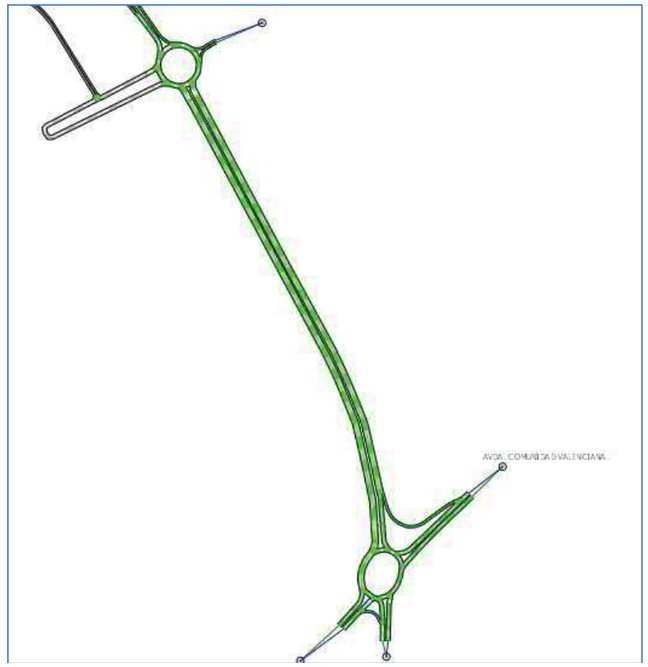


Imagen 100

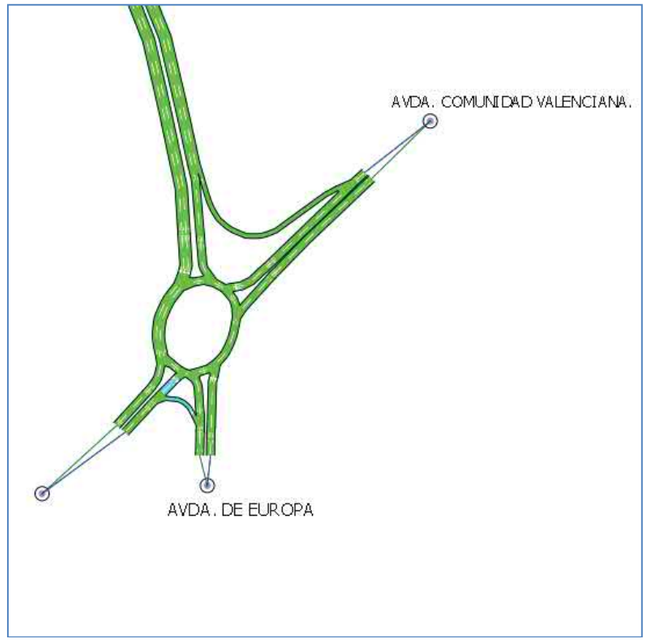


Imagen 101

6.3 ESCENARIO 1 (ESCENARIO BASE)

Los datos empleados para realizar esta simulación son los siguientes:

HORA	DÍA	MES	AÑO
19:00-20:00	SÁBADO	JULIO	2016 (PUESTA EN SERVICIO)
TRÁFICO			
NO COMERCIAL	Según Tabla 16		
INDUSTRIAL	Según Tabla 18		
COMERCIAL	Según Tabla 17		
REPARTO DE TRÁFICO COMERCIAL			
Según Imagen 19			

6.3.1 INTENSIDAD

6.3.1.1 CENTROIDE BENIDORM CENTRO

Se observan unas intensidades similares que en la situación actual.

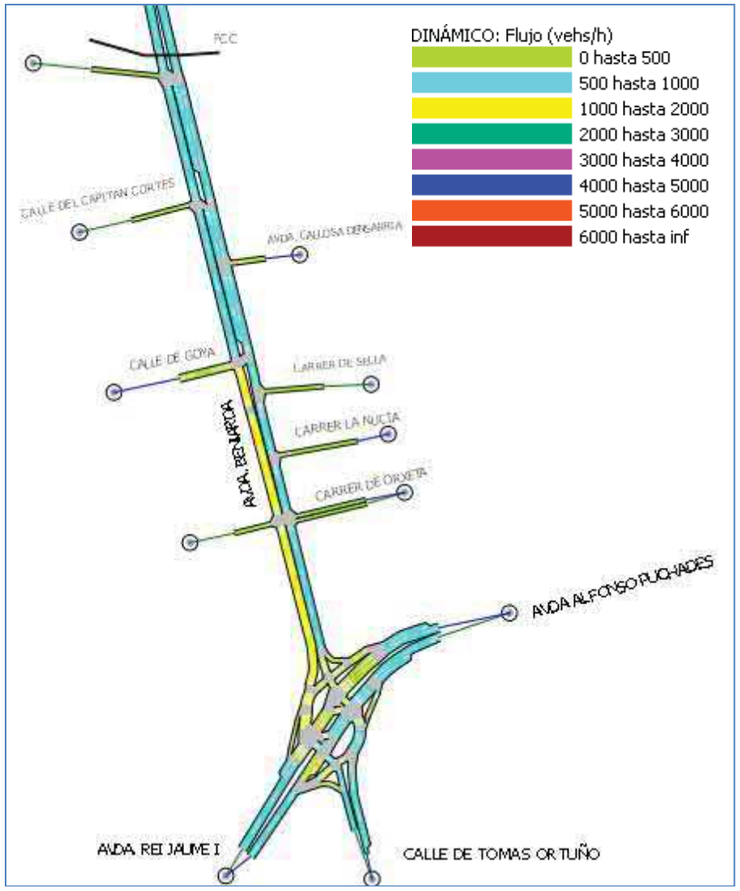


Imagen 102



Imagen 103



Imagen 104

6.3.1.2 CENTROIDE BENIDORM PLAYA DE LEVANTE

La intensidad de este escenario no implica cambios en los rangos de veh/h en la zona de estudio.

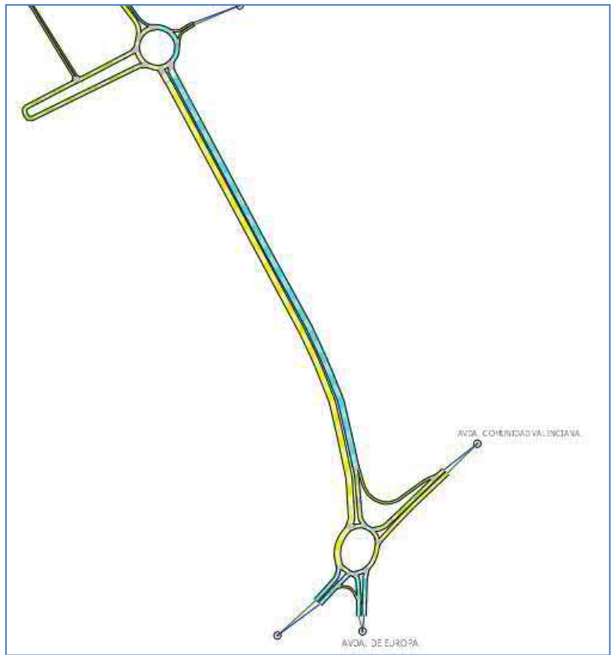


Imagen 105

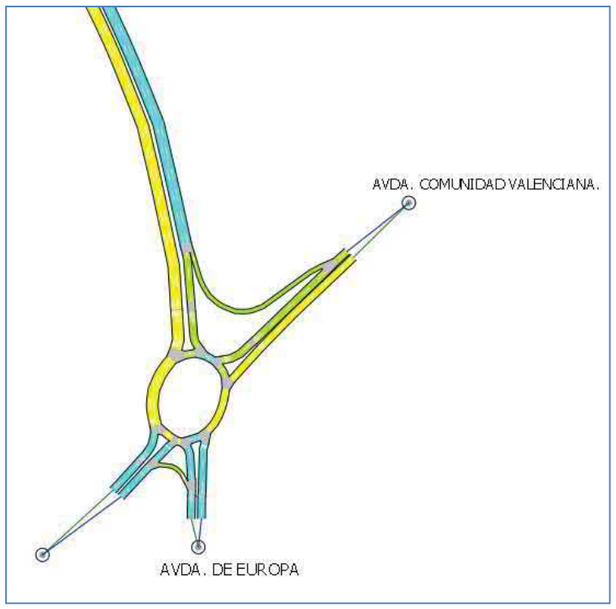


Imagen 106

6.3.2 DEMORAS EN INTERSECCIONES SEMAFORIZADAS

6.3.2.1 CENTROIDE BENIDORM CENTRO

No se aprecia un aumento destacable en cuanto a demoras. Únicamente se detecta un incremento del nivel de servicio B a C en algún tramo de la Avenida de Beniardá.

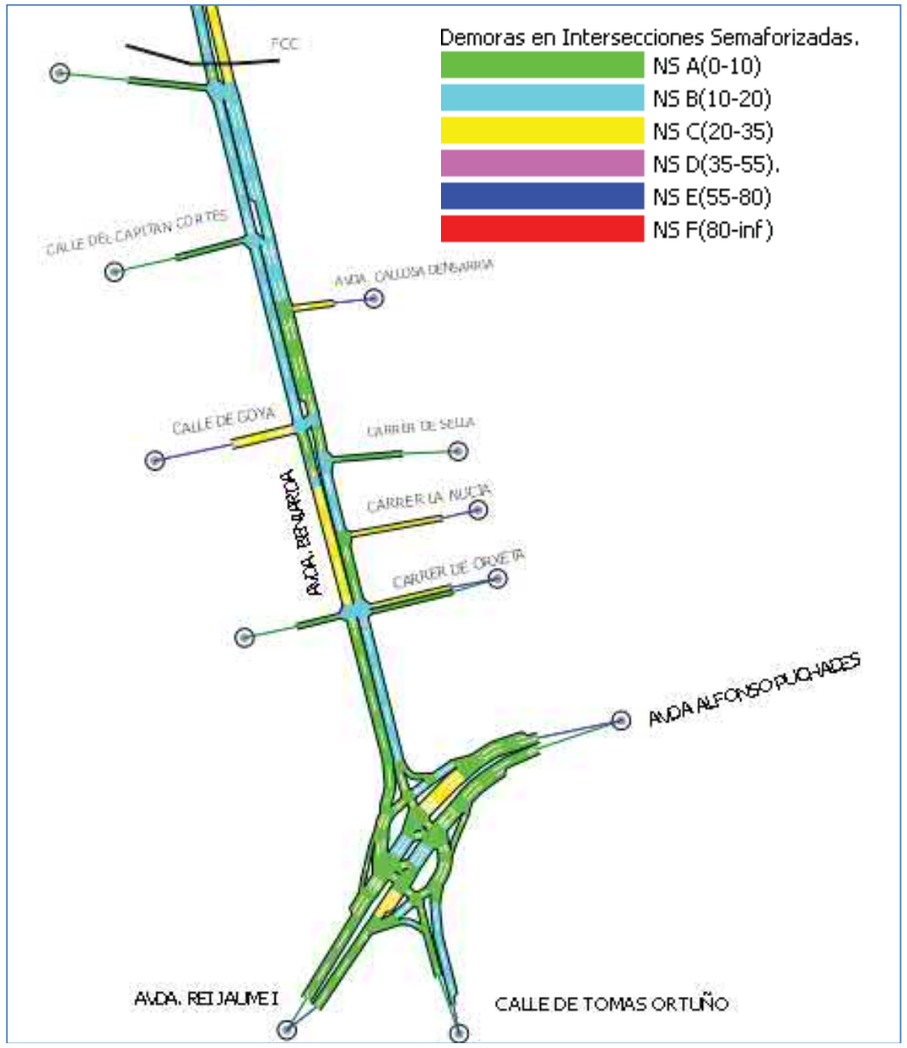


Imagen 107



Imagen 108

En la Imagen 109, se observa una situación puntual en la intersección de la Avenida de Beniardá con los semáforos. Se incluye una leyenda de colores de cada tipo de vehículo.

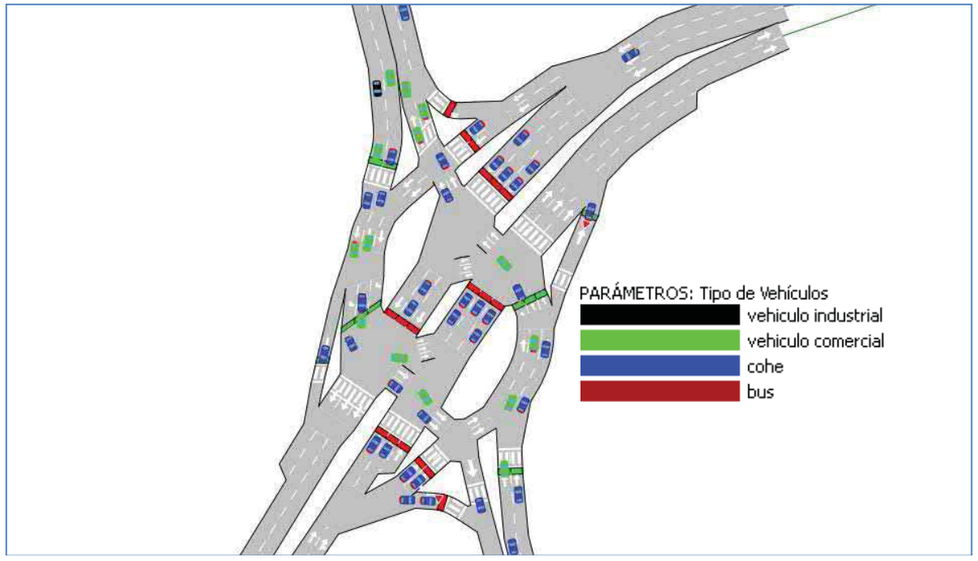


Imagen 109



Imagen 110

En las siguientes imágenes se aprecia también la situación del tráfico a lo largo de la Avenida de Beniardá.



Imagen 111

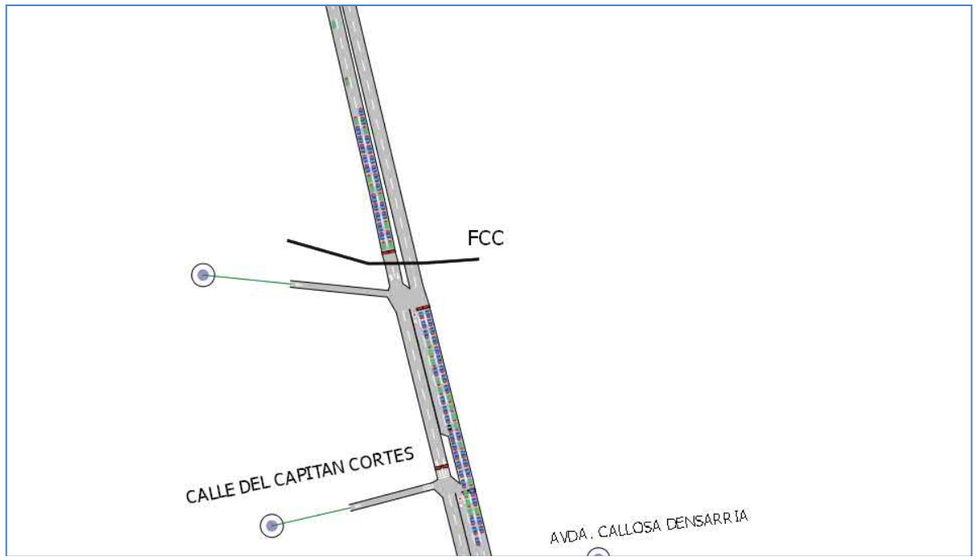


Imagen 112

6.3.2.2 CENTROIDE BENIDORM PLAYA DE LEVANTE

Al igual que ocurre en el otro centroide urbano estudiado, no se aprecian cambios en la demora, presentando valores óptimos.

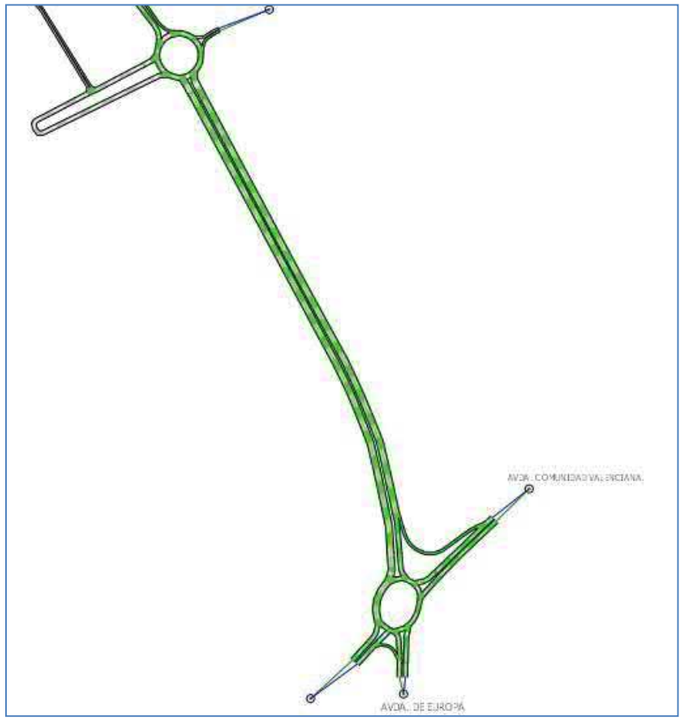


Imagen 113

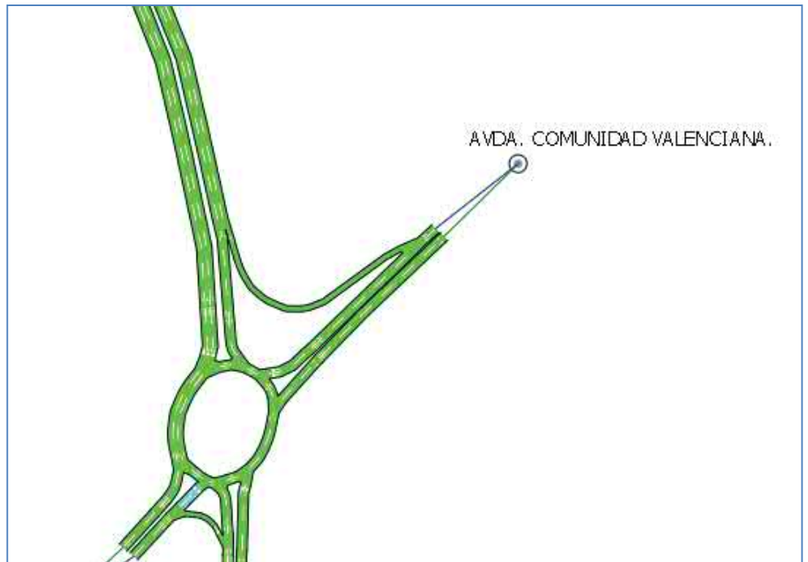


Imagen 114

En las siguientes imágenes se aprecia la situación de los vehículos en un instante de la simulación.

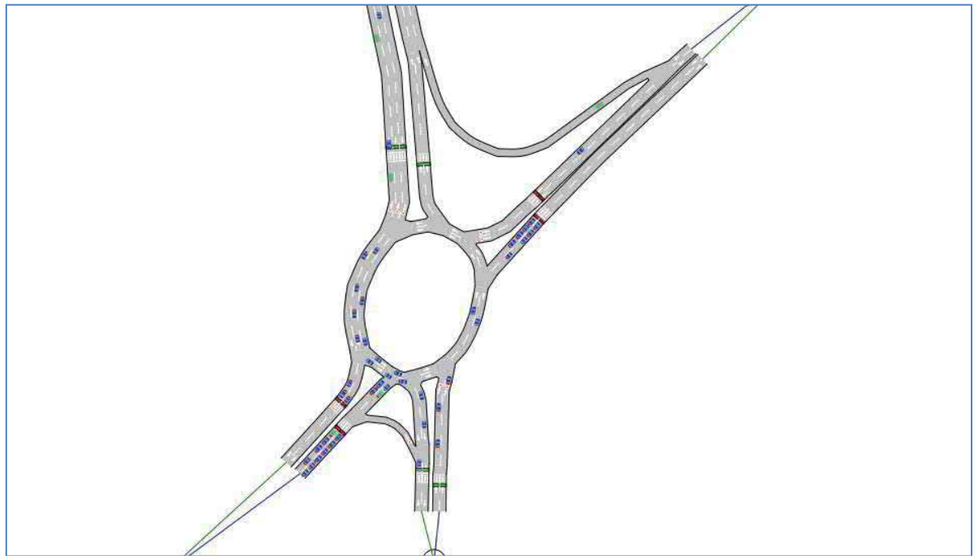


Imagen 115

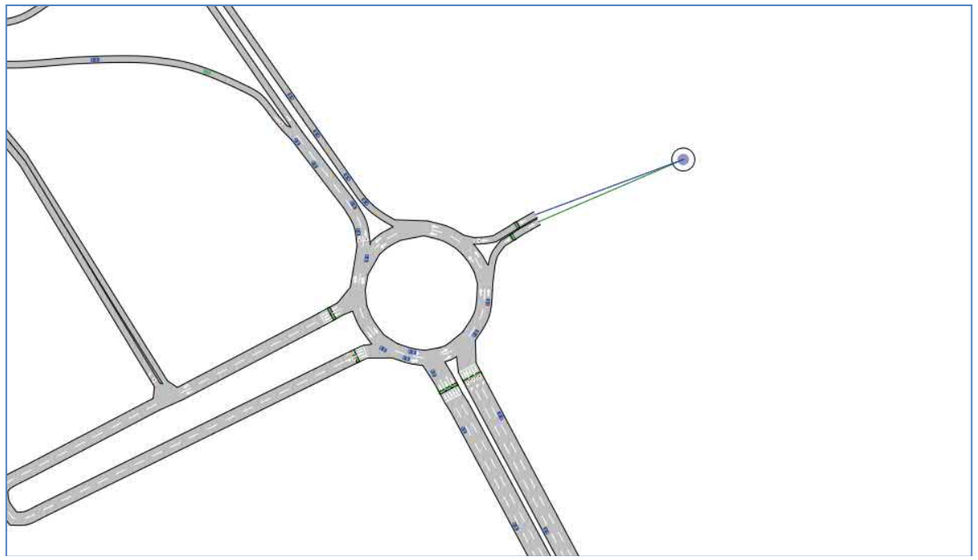


Imagen 116

6.4 ANÁLISIS COMPARATIVO

Tras haber analizado los dos tramos urbanos (Benidorm Centro y Benidorm Playa de Levante) en el escenario actual y con la inclusión del tráfico inducido por el P.P. 3/1, en la hora punta, tal como se viene haciendo en todo el Estudio, se comprueba que **no supone empeoramiento de la situación de tráfico actual, que es óptima en esta hora punta**.

7 CONCLUSIONES GENERALES

Con carácter general y de forma justificada, según este estudio, se contempla que el impacto que supone la incorporación del Polígono P.P. 3/1, desde el punto de vista del tráfico, al P.G.O.U. de Benidorm **se resuelve con las infraestructuras previstas en el Escenario 1 (Escenario Base)**.

Además, se justifica que el incremento de tráfico en el **viario urbano** afectado **no supone un empeoramiento relevante del nivel de servicio actual**.

APÉNDICE 2. ESTUDIO DE TRÁFICO DEL "CARRETERA N-332, DE CARTAGENA A VALENCIA. VARIANTE DE ALTEA. P.P.K.K. 148,500 A 164,100"

.

ANEJO Nº 5
PLANEAMIENTO Y TRÁFICO

TYPSA
INGENIEROS CONSULTORES Y ARQUITECTOS

IDENTIFICACIÓN DEL DOCUMENTO:			
TÍTULO:	PLANEAMIENTO Y TRÁFICO		
CÓDIGO:	3787-F3-AX-05-OL-ed1	EDICIÓN:	01

TÍTULO DEL PROYECTO	NÚMERO:
VARIANTE DE ALTEA	3787

CLIENTE:	MINISTERIO DE FOMENTO

CONTROL DEL DISEÑO							
ED	CLASE DE MODIFICACIÓN	REDACTADO		CHEQUEADO		VERIFICADO Y APROBADO	
1	Documento base	Siglas	IAS	Siglas	MMF	Siglas	IOP
		Fecha	11-07-11	Fecha	18-07-11	Fecha	29-07-11
		Firma		Firma		Firma	
EDICIONES PREVIAS							
		Fecha		Fecha		Fecha	
		Siglas		Siglas		Siglas	

EQUIPO REDACTOR			
FUNCIÓN	NOMBRE	TITULACIÓN	SIGLAS
Jefe de Proyecto	IGNACIO ORTOLANO PÉREZ	INGENIERO DE CAMINOS, C.Y P.	IOP
Técnico Responsable	MARIAN MOR FERNÁNDEZ	INGENIERO DE CAMINOS, C.Y P.	JVM
Ingeniero Autor	IGNACIO ALMERICH SILLA	INGENIERO TÉC. OBRAS PÚBLICAS	IAS
Delineación	FÁTIMA QUESADA ÁVALOS	DELINEANTE	FQA

ANEJO Nº 5

PLANEAMIENTO Y TRÁFICO

ÍNDICE

1. PLANEAMIENTO URBANÍSTICO 7

1.1. INTRODUCCIÓN 7
1.2. PLANEAMIENTO URBANÍSTICO VIGENTE 7
1.3. USOS DEL SUELO AFECTADO 7
1.4. AFECCIONES AL PLANEAMIENTO URBANÍSTICO 8

2. ESTUDIO DE TRÁFICO 9

2.1. INTRODUCCIÓN 9
2.2. DESCRIPCIÓN DEL TRAMO EN ESTUDIO 9
2.3. DATOS DE PARTIDA 10
2.3.1. DATOS DE TRÁFICO DE LAS ESTACIONES DE AFORO EXISTENTES. 10
2.3.2. CAMPAÑA DE AFOROS MANUALES 12
2.3.3. ENCUESTAS ORIGEN-DESTINO 15
DE ACUERDO CON LO EXPUESTO EN EL ANTERIOR PÁRRAFO, SE TRATARÍA DE LOS VEHÍCULOS QUE TOMARÍA EL ENLACE SUR DE ALTEA EN LA VARIANTE DE BENIDORM Y SALDRÍAN EN EL ENLACE CENTRO DE ALTEA, Y QUE SE HA ESTIMADO, SEGÚN EL APARTADO ANTERIOR, EN UN 14,33 %. 16
2.3.4. DATOS DE TRÁFICO AP-7 16
2.3.5. DATOS DE TRÁFICO EN EL SEMIENLACE CON LA N-332 (ENLACE 5) 17
2.4. CÁLCULO DE LA IMD EN EL AÑO ACTUAL 17
2.4.1. REPRESENTACIÓN GRÁFICA DE LA EVOLUCIÓN HISTÓRICA DE LAS ESTACIONES DE AFORO 18
2.4.1.1. ESTACIONES DE AFORO DEL MINISTERIO DE FOMENTO 18
2.4.1.2. ESTACIONES DE AFORO DE LA CONSELLERIA DE INFRAESTRUCUTRES I TRANSPORT 19
2.4.2. IMD EN EL AÑO ACTUAL (2011) Y EN EL AÑO DE LA PUESTA EN SERVICIO 20
2.4.3. MAPA DE TRÁFICO EN EL AÑO ACTUAL Y EN EL AÑO DE PUESTA EN SERVICIO (2011 Y 2016) 21
2.5. PREVISIÓN DE LA DEMANDA FUTURA 22
2.6. PROGNOSIS DE TRÁFICO 25
2.7. NIVELES DE SERVICIO 25
2.8. DATOS PARA EL ESTUDIO ACÚSTICO 26
2.9. CATEGORÍA DE TRÁFICO PESADO 27
2.9.1. CATEGORÍA DE TRÁFICO PESADO EN EL TRONCO 27
2.9.2. CATEGORÍA DE TRÁFICO PESADO EN CONEXIONES Y GLORIETAS 27
2.10. CAPACIDAD DE GLORIETAS 27
2.11. CAPACIDAD EN RAMALES DE ENLACE 29

APÉNDICE 1. PLANTA DE SÍNTESIS DE PLANEAMIENTO URBANÍSTICO
APÉNDICE 2. INFORMACIÓN URBANÍSTICA
APÉNDICE 3. DATOS DE ESTACIONES DE AFORO
APÉNDICE 4. CAMPAÑA DE AFOROS MANUALES Y ENCUESTAS ORIGEN-DESTINO
APÉNDICE 5. CÁLCULO DE NIVELES DE SERVICIO
APÉNDICE 6. ESTUDIO DE CAPACIDAD

1. PLANEAMIENTO URBANÍSTICO

1.1. INTRODUCCIÓN

Uno de los principales condicionantes para el diseño del trazado de una nueva carretera es la afección al planeamiento urbanístico establecido y aprobado tanto por los propios municipios como por parte de otras administraciones de ámbito superior, ya sean éstas de tipo provincial, autonómico o estatal.

El trazado del presente proyecto discurre por los términos municipales de Benidorm, L'Alfàs del Pi, Altea y La Nucia.

El anejo se ha estructurado en dos partes principales, correspondientes a los trabajos realizados con el objetivo de cumplir los siguientes aspectos:

- Consulta del Planeamiento Urbanístico vigente.
- Afecciones producidas por la alternativa propuesta sobre los diferentes usos del suelo existentes.

1.2. PLANEAMIENTO URBANÍSTICO VIGENTE

Se ha consultado el planeamiento vigente de cada uno de los municipios afectados, indicándose a continuación las distintas figuras urbanísticas que rigen en cada uno de ellos:

Benidorm: Plan General Municipal de Ordenación, año 1990

L'Alfàs del Pi: Plan General de Ordenación Municipal, año 1987

Altea: Revisión del Programa de Actuación Urbanística del P.G.O.U. de Altea de 1991.

La Nucia: Plan General Municipal de Ordenación de la Nucia, año 1988

En el apéndice 2 se recoge la información urbanística facilitada por cada uno de los ayuntamientos.

1.3. USOS DEL SUELO AFECTADO

Los usos del suelo que nos encontramos en el ámbito del trazado de la variante, por municipios afectados, es el que se detalla a continuación:

BENIDORM

- Suelo No Urbanizable Común: S.N.U.
- Suelo Urbanizable Programado: S.U.P.
- Sistemas Generales de Transporte. Red Viaria: S.G.T. RED VIARIA
- Sistemas Generales de Servicio Urbanos. Cementerio: S.G.S.U.CEMENTERIO

LA NUCIA

- Suelo Urbano: S.U.
- Suelo No Urbanizable: S.N.U.
- Suelo Urbanizable Programado: S.U.P.

LA ALFÀS DEL PI

- Suelo Urbano: S.U.
- Suelo No Urbanizable: S.N.U.
- Suelo Urbanizable No Programado: S.U.N.P.
- Suelo Urbanizable Programado: S.U.P.

ALTEA

- Suelo Urbano: S.U.
- Suelo No Urbanizable: S.N.U.
- Suelo Urbanizable No Programado: S.U.N.P.
- Suelo Urbanizable Programado: S.U.P.
- Suelo No Urbanizable Protegido: S.N.U.P.
  - Agrícola
  - Forestal

1.4. AFECCIONES AL PLANEAMIENTO URBANÍSTICO

Los terrenos afectados por la variante de Altea quedan reflejados en el apéndice 1 donde se ha reproducido la información urbanística sobre el trazado de la variante.

Término Municipal de Benidorm

El trazado proyectado inicia en el término municipal de Benidorm, discurriendo desde el pk 149+200 hasta el pk 150+580 donde pasa al término municipal de Alfàs del Pi.

La tipología de suelo ocupada por el trazado es la siguiente:

Sistema general de transporte. Red Viaria	Enlace 1 – Enlace Altea Sur (acceso a Benidorm)
Suelo urbanizable programado: S.U.P.	Enlace 1 – Enlace Altea Sur (acceso a Benidorm)
Suelo no urbanizable S.N.U.	pk149+700 hasta 150+580

Término Municipal de Alfàs del Pi

El trazado proyectado atraviesa los terrenos del término municipal de Alfàs del Pi entre el pk 150+580 y el pk 155+120. Dentro de este término municipal se sitúa el enlace 2, enlace L'Alfàs del Pi

El suelo ocupado por el trazado es la siguiente:

Suelo urbanizable programado S.U.P.	pk 150+580 hasta el pk150+880
Suelo urbano: S.U.	pk 150+880 hasta el pk 151+050 Entre el pk 151+660 hasta el pk 151+800 se ocupa parte en la calzada derecha.
Suelo no urbanizable S.N.U.	pk150+580 hasta 153+220 pk 153+450 hasta el pk 153+980 pk 154+060 hasta155+120
Suelo urbanizable no programado. S.U.N.P.	pk 153+980 hasta el pk 154+060. También se ocupa en la calzada derecha hasta el pk 154+150
Suelo no urbanizable con protección agrícola. S.N.U.P.	Pk 153+220 hasta 153+600.

Las normas urbanísticas del Plan General se refieren a los usos del suelo en el sentido de poder edificar o no y con cuáles condiciones. No indica determinaciones respecto a infraestructuras viarias. En cualquier caso, en el plan parcial aprobado del sector S.U.N.P. 3 (que se afecta con la variante) ya se ha contemplado la reserva viaria según el estudio informativo.

En cuanto al suelo no urbanizable de protección agrícola, las ordenanzas del Plan General indican que "no se autoriza más uso que el forestal y, el de esparcimiento de la población".

Término Municipal de La Nucia

El trazado proyectado atraviesa los terrenos del término municipal de La Nucia entre el pk 155+120 y el pk 155+470.

El trazado discurre por Suelo no urbanizable (S.N.U.) a excepción de dos pequeñas superficies de Suelo Urbanizable Programado, donde ya se ha tenido en cuenta el trazado del estudio informativo.

Término Municipal de Altea

El trazado dentro del término municipal de Altea discurre entre el pk 155+470 hasta el 163+300, que corresponde con el final del trazado. Además, es en este término municipal donde se sitúan los tres enlaces de Altea Centro, Altea Norte y el Semienlace con la N-332.

La tipología de usos del suelo ocupada por el trazado de la variante es el siguiente:

Suelo no urbanizable S.N.U.	pk155+470 hasta 156+750 pk 157+100 hasta el pk 158+100, compartiendo con suelo no urbanizable de protección agrícola pk 158+850 hasta162+280 158+850 hasta 159+570 pk 162+840 hasta el pk 163+300, final del tramo
Suelo no urbanizable de protección agrícola S.N.U.P. AGRÍCOLA	pk 156+750 hasta el pk157+100 pk 157+100 hasta el pk 158+100, compartiendo con suelo no urbanizable de protección agrícola pK 158+100 hasta el pk158+620 (río Algar)
Zona húmeda desembocadura Río Algar	pk 158+620 hasta pk 158+740. Esta zona se atraviesa mediante viaducto de 300 m de longitud.
Suelo urbanizable programado S.U.P.	pk 158+740 hasta pk 158+850 pk 162+260 hasta el pk162+640, pasando por la zona de protección del ferrocarril entre los pk 162+510 hasta el pk 162+610
Suelo no urbanizable protección forestal S.N.U.P. FORESTAL	pk 159+570 hasta el pk 159+710
Suelo urbano S.U.	pk 162+640 hasta pk 162+840 Zonas puntuales en los pk: 160+900, 161+700 161+860 y 163+000
Zona de protección del ferrocarril	pk 162+510 hasta 162+640 pk 162+820 hasta pk162+940

Las normas urbanísticas del Plan General se refieren a los usos del suelo en el sentido de poder edificar o no y con cuáles condiciones. No indica determinaciones respecto a infraestructuras viarias.

2. ESTUDIO DE TRÁFICO

2.1. INTRODUCCIÓN

El objeto del presente estudio es la definición de los parámetros que desde el punto de vista de tráfico ha de considerar el presente proyecto. Así pues este estudio ha de definir los datos básicos para el proyecto de las secciones estructurales del firme, el nivel de servicio esperado en el año horizonte, etc.

Una vez expuestos y analizados los datos de partida se procede a la actualización de los mismos con datos de aforo de años más recientes realizando una prognosis de crecimiento que permita conocer la evolución del mismo hasta el año de puesta en servicio de la carretera.

Por último se realizará una asignación de tráfico del tramo proyectado, así como el cálculo de los niveles de servicio y la categoría de tráfico pesado para la carretera.

2.2. DESCRIPCIÓN DEL TRAMO EN ESTUDIO

El trazado que se proyecta tiene una longitud de 14,2 km, iniciando en la variante de Benidorm a unos 600 m hacia el noreste del enlace de la N-332 con la AP-7 (salida 65). En dicho punto se sitúa el enlace denominado Altea Sur. A partir de dicho punto, el trazado se separa de la actual N-332 tomando dirección Norte hasta llegar a la AP-7 discurriendo en paralelo hasta llegar al cruce con la CV-763, donde se sitúa el segundo enlace, enlace de L'Alfàs del Pi. El trazado se mantienen paralelo por la margen Este de la AP-7, hasta que la cruza hacia el lado Oeste mediante una pérgola bajo la AP-7. El trazado discurre nuevamente en paralelo a la AP-7, hasta cruzar con la CV-760, donde se sitúa el tercer enlace, enlace Altea Centro. El trazado continúa por el oeste de la AP-7, cruzando el río Algar mediante un viaducto, hasta llegar a la CV-755 donde se sitúa el cuarto enlace, enlace Norte de Altea. Superado este enlace el trazado continua por el lado Oeste, hasta que cruza de nuevo la AP-7, en túnel, para conectar con la actual N-332 evitando el trazado sinuoso a la altura de la urbanización La Galera. En el punto final de la variante se situado un semienlace, denominado enlace 5, que conecta el norte de la N-332 con las urbanizaciones del norte de Altea.

Por tanto el trazado objeto del proyecto se compone de 4 tramos delimitados por 5 enlaces, divididos de la siguiente forma:

Tramo	Inicio	Fin
TRAMO 1	Enlace Altea Sur (Benidorm)-Enlace 1	Enlace L'Alfàs del Pi-Enlace2
TRAMO 2	Enlace L'Alfàs del Pi-Enlace 2	Enlace Altea Centro-Enlace 3
TRAMO 3	Enlace Altea Centro-Enlace 3	Enlace Altea Norte-Enlace 4
TRAMO 4	Enlace Altea Norte-Enlace 4	Semienlace N-332 - Enlace 5

2.3. DATOS DE PARTIDA

Los datos de partida considerados en el presente estudio de tráfico son los siguientes:

- Estudio de tráfico incluido en el Estudio Informativo “Variante de Altea de la N-332 Cartagena a Valencia. Tramo P.K. 147 al P.K. 164. Provincia de Alicante”. Mayo 2005.
- Estudio de tráfico incluido en el Proyecto Construcción "Variante de Altea de la N-332 Cartagena a Valencia. Tramo P.K. 147,4 al P.K. 163,5. Provincia de Alicante”.Agosto 1998.
- Mapa de tráfico del Ministerio de Fomento
- Datos de tráfico de la Conselleria d´Infraestructures i Transport de la Generalitat Valenciana
- Datos de tráfico facilitados por la Diputación de Alicante.
- Datos de tráfico solicitados a la empresa AUMAR, concesionaria de la AP-7
- Campaña de aforos manuales.

2.3.1. Datos de tráfico de las estaciones de aforo existentes.

En la tabla adjunta se indican las estaciones de aforo disponibles en la zona, indicando el tipo de estación y su ubicación. En ella distinguimos estaciones de aforo del Ministerio de Fomento, de la Conselleria de Infraestructures i transport y de la Diputación de Alicante.

En cuanto a las estaciones de control de las carreteras del Ministerio de Fomento, nos encontramos con la estación permanente E-188-0, situada en la Variante de Ondara. Esta estación es la que consideramos afín al resto de estaciones disponibles, a efectos de obtener los coeficientes a aplicar en las estaciones de cobertura.

También disponemos de una estación secundaria A-66-2, en la N-332 entre Calpe-Altea. Además, tenemos otras estaciones de cobertura en la travesía de Alfás del Pi y en la variante de Benidorm, tal como se aprecia en la figura. Dentro de las estaciones de aforo del Ministerio de Fomento, se incluyen las situadas en la AP-7.

En lo que se refiere a las estaciones de la Conselleria de Infraestructuras i Transport, disponen de una estación permanente, situada en la carretera CV-70 (A-070060), una secundaria en la CV-715 (A-715040) y el resto son de son de cobertura.

FIGURA.- MAPA DE ESTACIONES DE AFORO



ESTACIONES DE TRÁFICO

ORGANISMO	CARRETERA	ESTACION	TIPO	LOCALIZACION
MFOM	N-332	E-188-0	PERMANENTE	Vte. Ondara, pk 196,75
MFOM	N-332	A-66-2	SECUNDARIA	Calpe-Altea, pk 167,50
MFOM	N-332	A-201-3	COBERTURA	Altea, pk 154
MFOM	N-332	A-181-3	COBERTURA	Benidorm, pk 151
MFOM	AP-7	A-504-3	COBERTURA	Altea, pk 643,08
CIT	CV-70	A-070070	PERMANENTE	La Nucía, pk 46+550
CIT	CV-70	A-070060	COBERTURA	La Nucía, pk 43+740
CIT	CV-763	A-763010	COBERTURA	Alfàs del Pi, pk 4+100
CIT	CV-755	A-755020	COBERTURA	Callosa d'En Sarrià, pk 16+100
CIT	CV-715	A-715040	SECUNDARIA	Polop, 52+750
DIP. ALICANTE	CV-760	-	COBERTURA	Altea a la Nucía, pk 0+000 a 7+760
DIP. ALICANTE	CV-751	-	COBERTURA	L´Alfàs del Pí a CV-760, pk 0+000 a pk 4+030

A continuación se muestran el tráfico en las estaciones de aforo seleccionadas, recogiendo los datos de los últimos años, disponiendo en el apéndice 3 la información ampliada a las series disponibles.

Datos de tráfico N-332

CARRETERA	N-332							
ESTACIÓN	E-188-0		A-66-2		A-201-3		A-181-3	
AÑO	IMD	%Pesados	IMD	%Pesados	IMD	%Pesados	IMD	%Pesados
2002	14074	13,8	14417	8,33	23726	8,32	23915	7,36
2003	14317	14,31	14870	12,46	23219	12,45	24610	8,57
2004	15364	13,55	14716	8,54	23580	8,54	25351	7,25
2005	15795	11,7	15847	6,68	22475	6,73	24993	5,06
2006	14567	11,01	15525	7,11	23349	7,16	26938	4,73
2007	14443	8,23	15530	7,26	22355	7,26	26988	3,65
2008	13395	9,13	15832	7,42	22125	9,13	23619	9,13
2009	13762	7,8	15046	6,7	22723	6,7	24224	6,7
2010	14150	8	14188	5,9	23028	8	24228	6,7
TASA ANUAL CRECIMIENTO	-0,76%		0,17%		-0,53%		-0,09%	
VEHÍCULOS PESADOS	10,84%		7,82%		8,25%		6,57%	

Datos de tráfico AP-7

CARRETERA	AP-7	
ESTACIÓN	A-504-3	
AÑO	IMD	%Pesados
2002	24334	9,09
2003	26030	9,3
2004	26606	9,2
2005	27256	9,2
2006	27996	8,9
2007	28222	8,59
2008	28293	7,62
2009	23034	7,4
2010	19077	8,1
TASA ANUAL CRECIMIENTO	-1,70%	
VEHÍCULOS PESADOS	8,60%	

Datos de tráfico CV-70

CARRETERA	CV-70			
ESTACIÓN	70070		70060	
AÑO	IMD	%Pesados	IMD	%Pesados
2002	17289		15600	
2003	17143		3511	
2004	20781		2525	
2005	27898		7883	
2006	28000		25485	
2007	32000	7	27911	
2008	25542		31192	7
2009	23768	11	26390	4
2010	23684		26042	3
TASA ANUAL CRECIMIENTO	4,34%		32,95%	
VEHÍCULOS PESADOS	9,00%		4,67%	

Datos de tráfico CV-763, CV-755 y CV-715

CARRETERA	CV-763		CV-755		CV-715	
ESTACIÓN	763010		755020		715040	
AÑO	IMD	%Pesados	IMD	%Pesados	IMD	%Pesados
2002	9684		3500		9678	
2003	10907		3035		10091	
2004	11893		2702		9143	
2005	11810		2456		8949	
2006	16489		2981	6	9232	4
2007	10087		3481	6	8845	3
2008	12197		3323	7	9942	3
2009	11852	2	2607	6	8657	2
2010	10459	2	2715	3	8666	2
TASA ANUAL CRECIMIENTO	0,69%		-1,20%		-1,22%	
VEHÍCULOS PESADOS	2,00%		5,60%		2,80%	

Datos de tráfico CV-760 y CV-751

CARRETERA	CV-760		CV-751	
ESTACIÓN				
AÑO	IMD	%Pesados	IMD	%Pesados
2002				
2003				
2004				
2005				
2006	5769		1395	
2007				
2008				
2009				
2010				
TASA ANUAL CRECIMIENTO				
VEHÍCULOS PESADOS				

2.3.2. Campaña de aforos manuales

Se ha realizado una campaña de aforos manuales en los siguientes puntos:

Aforo 1: N-332, Altea hacia Benidorm

Aforo 2: Intersección CV-755 con ramal salida AP-7 hacia N-332

Aforo 3: Entrada/Salida Urb La Galera - N-332

Aforo 4: Intersección N-332 – acceso urbanización Altea Hills

Aforo 5 N-332, Benidorm hacia Altea

Aforo 6: Intersección N-332 - CV-763

Aforo 7: Enlace ramal Salida AP-7 con N-332



AFORO 1: N-332, ALTEA HACIA BENIDORM



Aprovechando la existencia de un semáforo, se realizaría una encuesta origen destino, en el sentido Calpe-Benidorm (según sentido flecha). Con ello se pretende determinar el % de vehículos que podría utilizar la futura variante, de acuerdo con los siguientes movimientos:

Se contabilizarían los vehículos del sentido en el que se realiza la encuesta, distinguiendo entre ligeros y pesados.

SENTIDO: VALENCIA - ALICANTE		DESTINO					
		L' OLLA	ALTEA	ALBIR	ALFÁS DEL PI Y CV-763	BENIDORM	VILLAJOYOSA Y RESTO SUR
ORIGEN	CALPE (MASCARAT) Y RESTO NORTE						
	ALTEA HILLS (URB. NORTE AP-7)						
	CV-755, ALTEA LA VELLA, CALLOSA D'EN SARRIA						
	AP-7 - SALIDA 64 DESDE VALENCIA						
	AP-7 - SALIDA 64 DESDE ALICANTE						

AFORO 2: INTERSECCIÓN CV-755 CON RAMAL SALIDA AP-7 HACIA N-332



En esta intersección se considera determinar los 4 movimientos de la misma. Como se aprecia, dos de los movimientos son de entrada y salida a la AP-7 y los otros dos son de conexión con la N-332.

También, se solicitarán datos al concesionario de la AP-7 que nos permita conocer los vehículos que toman este peaje y salen en Benidorm y Terra Mítica y viceversa.

AFORO 3: ENTRADA/SALIDA URB LA GALERA - N-332



En esta intersección se contabilizarían los vehículos que acceden a la N-332. Esta intersección no permite los giros a izquierdas, de forma que se aforarían los movimientos N-332 a urbanización (desde el norte, Calpe,…) y el movimiento urbanización a N-332, (hacia el sur, Altea, Benidorm,…)

AFORO 4: INTERSECCIÓN N-332 – ACCESO URBANIZACIÓN ALTEA HILLS



Esta intersección es la de acceso a la urbanización Altea Hills. Permite los giros a izquierdas, de forma que se aforarían los 4 movimientos.

AFORO 5 Y 6



Intersección CV-736 con la N-332. Se trata de una intersección que permite los giros a izquierdas, con carriles de almacenamiento y regulada con semáforos.

En este caso, al igual que en el aforo 1, se aprovecha la existencia de semáforos para realizar encuestas origen destino:

AFORO 5, en el sentido Benidorm-Calpe (según sentido flecha). Con ello se pretende determinar el % de vehículos que podría utilizar la futura variante, de acuerdo con los siguientes movimientos:

SENTIDO: ALICANTE-VALENCIA		DESTINO					
		L'ALFÀS DEL PI (por el Este)	ALBIR	ALTEA	CV-755, ALTEA LA VELLA, C. D'EN SARRIA	CALPE (MASCARAT)	ALTEA HILLS (URB. NORTE AP-7)
ORIGEN	BENIDORM Y RESTO SUR (Villajoyosa y resto poblaciones sur)						
	URBANIZACIONES CERCANAS (Benidorm Noreste						

Se contabilizarían los vehículos del sentido en el que se realiza la encuesta, distinguiendo entre ligeros y pesados.

AFORO 6, en el sentido de salida de L'Alfàs del Pi (según sentido flecha). Se contabilizan los vehículos con movimientos desde L'Alfàs del Pi hacia Benidorm y hacia Altea, y los del movimiento contrario, distinguiendo entre vehículos pesados y ligeros.

AFORO 7



En este punto se contabilizan los vehículos de la N-332, distinguiendo los vehículos que se desprenden o que se incorporan a la carretera, según los movimientos indicados por las flechas de la imagen aérea.

La toma de datos ha consistido en un la realización de un aforo manual entre las 8:00 hasta las 14:00, distinguiendo entre vehículos ligeros y pesados. Posteriormente se ha obtenido la IMD de cada uno de los puntos de aforo.

Para la obtención de la IMD en los puntos de aforo manual, se precisa conocer la relación existente entre la intensidad registrada el día del aforo y la intensidad media diaria anual. Esta relación puede calcularse en las estaciones bien de control (primarias o secundarias) o en las permanentes y aplicarse a las de cobertura. Para ello, se elige para cada estación de cobertura la estación afín correspondiente, a partir de las cuales se calculan los siguientes factores:

Factor N o de nocturnidad, que es igual a la relación entre la intensidad de todo el día y la intensidad durante 16 horas (6 a 22 h) de un día laborable.

Factor L o de variación mensual, que es igual a la relación entre la intensidad media anual de los días laborables y la de un día laborable del mes considerado.

Factor S de sábados y domingos, que es igual a la relación entre la IMD y la intensidad media anual en días laborables.

Factor F, que es igual a la relación entre la IMD y la intensidad durante 16 horas en un día laborable cualquiera, y que es el producto siguiente: F = N*L*S.

Facto K, de un mes determinado, a la media de los coeficientes K de todos los días del mes, obtenido para un día como el cociente del total del tráfico durante las 16 horas entre las 6 y las 22 horas y el total del tráfico durante las 8 y las 14 horas del mismo día.

En este caso se ha tomado como estación afín la E-188-0, estación permanente situada en el pk 196.75 de la N-332 en la Variante de Ondara (ver detalles y coeficientes del apéndice 3 del presente anejo), resultando los siguientes factores:

Coeficientes estación E-188-0 datos año 2005, mes octubre:

N = 1,08; L = 0,99; S ligeros = 0,951; S pesados = 0,802

F ligeros = 1,017 F pesados = 0,857

K = 2,38

De acuerdo con ello, a continuación se adjunta la tabla resumen de los resultados:

AFORO	CARRETERA	PUNTO DE REFERENCIA / ESTACIÓN AFORO	2008
AFORO 1	N-332	N-332, Altea hacia Benidorm	20.793
AFORO 2	Inter. CV-755-ramal salida AP-7	CV-755 hacia N-332	3.570
AFORO 2	Inter. CV-755-ramal salida AP-7	CV-755 hacia Peaje AP-7	747
AFORO 2	Inter. CV-755-ramal salida AP-7	N-332 hacia CV-755	3.072
AFORO 2	Inter. CV-755-ramal salida AP-7	Peaje AP-7 hacia CV-755	710
AFORO 3	Salida urbanización	Salida Urb La Galera a N-332	416
AFORO 3	Entrada urbanización	Entrada Urb La Galera desde N-332	313
AFORO 4	Salida urbanización	Altea Hills - Altea	2.241
AFORO 4	Salida urbanización	Altea Hills-Calpe	638
AFORO 4	Entrada urbanización	Altea-Altea Hills	1.930
AFORO 4	Entrada urbanización	Calpe-Altea Hills	364
AFORO 5	N-332	N-332, Benidorm hacia Altea	17.614
AFORO 6	Intersección CV-763-N332	CV-763 hacia N-332 (Benidorm)	6.208
AFORO 6	Intersección CV-763-N332	CV-763 hacia N-332 (L'Alfàs del Pi)	1.969
AFORO 6	Intersección CV-763-N332	N-332 (Benidorm) hacia CV-763	5.940
AFORO 6	Intersección CV-763-N332	N-332 (L'Alfàs del Pi) hacia CV-763	841
AFORO 7	N-332	N-332 Altea-Calpe	6.142
AFORO 7	N-332-ramal enlace	Enlace N-332 (La Olla). Sentido AP-7 - N-332 (Calpe)	1.913
AFORO 7	N-332	N-332 Calpe-Altea	6.272
AFORO 7	N-332-ramal enlace	Enlace N-332 (La Olla). Sentido N-332 (Calpe) - AP-7	3.124

En el apéndice 4 se desarrolla el trabajo de campo realizado y el cálculo de la IMD de cada uno de los aforos.

2.3.3. Encuestas origen-destino

Junto con la campaña de aforos se han realizado dos encuestas origen-destino, en el mismo horario y día (de 8:00 h. hasta las 14:00 h.), sobre la N-332 en los extremos del ámbito de actuación del proyecto. En el apéndice 4 se detalla la campaña de campo y los resultados obtenidos de las encuestas origen-destino. A continuación se muestran los resultados de la misma:

Encuesta 1 (correspondiendo con aforo 1):

La encuesta se realiza en L'Olla, en el sentido Calpe-Benidorm, aprovechando uno de los semáforos existentes.

SENTIDO: VALENCIA - ALICANTE		DESTINO					
		L' OLLA	ALTEA	ALBIR	ALFÀS DEL PI Y CV-763	BENIDORM	VILLAJOYOSA Y RESTO SUR
ORIGEN	CALPE (MASCARAT) Y RESTO NORTE		2			6	2
	ALTEA HILLS (URB. NORTE AP-7)		4	1	1	2	1
	CV-755, ALTEA LA VELLA, CALLOSA D'EN SARRIA		20	1		6	2
	AP-7 - SALIDA 64 DESDE VALENCIA		1				
	AP-7 - SALIDA 64 DESDE ALICANTE						
TOTAL ENCUESTAS		49					

Encuesta 2 (correspondiendo con aforo 5):

En el sentido Benidorm-Calpe, en el semáforo situado en la intersección N-332 con CV-763, que coincidiría con el extremo sur de la variante.

SENTIDO: ALICANTE-VALENCIA		DESTINO					
		L'ALFAS DEL PI (por el Este)	ALBIR	ALTEA	CV-755, ALTEA LA VELLA, C. D'EN SARRIA	CALPE (MASCARAT)	ALTEA HILLS (URB. NORTE AP-7)
ORIGEN	BENIDORM Y RESTO SUR (Villajoyosa y resto poblaciones sur)	1	16	42		14	
	URBANIZACIONES CERCANAS (Benidorm Noreste		1	1			
TOTAL ENCUESTAS		75					

Con las encuestas origen-destino se pretende determinar el % de vehículos que actualmente circulan por la N-332 y pasarán a utilizar la variante en su totalidad o bien parcialmente. Interpretando los resultados obtenidos de las encuestas podemos transformarlos en vehículos que utilizarían los tramos de la variante, en ambos sentidos respectivamente.

En el caso de la encuesta 1, sentido Calpe-Benidorm, se han realizado un total de 49 encuestas cuya interpretación es la siguiente:

- Vehículos que utilizan toda la variante (tramos 1, 2, 3 y 4)

  Se trata de los vehículos con origen Calpe o al norte y con destino Benidorm o más hacia el sur. En este caso se trata de 8 vehículos de un total de 49.

- Vehículos que utilizan los tramos 1, 2 y 3

  Se trataría de los vehículos con origen Altea la Vella, CV-755 y urbanizaciones y con destino Benidorm o más hacia el Sur. En total se han obtenido 11 vehículos con dicho resultado.

- Vehículos que utilizan los tramos 2 y 3

  Se trata de los vehículos con origen Altea la Vella, CV-755 y urbanizaciones y destino Alfás del Pi. Se trata de 1 vehículo.

- Vehículos que utilizan el tramo 3

  Se trata de los vehículos con origen Altea la Vella, CV-755 y urbanizaciones, y con destino Altea. En total se han contabilizado 20 vehículos. Se trataría de vehículos que tomaría el enlace Norte se Altea y saldrían por el enlace Centro de Altea.

  Estos vehículos, de acuerdo con el resultado de la encuesta, podrían considerarse que utilizarían el tramo 3 de la nueva variante. No obstante, dependiendo del lugar de destino dentro de la población de Altea, dichos vehículos podrían optar bien por utilizar la variante o bien utilizar la actual N-332. De acuerdo con esta circunstancia, se decide asignar el 50 % de los vehículos encuestados a la nueva variante, mientras que el 50 % restante continuaría utilizando la actual travesía.

- Vehículos que no utilizarían la variante (continuarían por la travesía)

  En este caso incluimos los vehículos con los siguientes orígenes y destinos:

  Vehículos con origen Altea Hills (y urb. Norte AP-7) y destino Altea y Albir. Se trata de 4 y 1 vehículos respectivamente. Estos vehículos tendrían que desviarse de la actual N-332 y tomar el enlace de Altea Norte para salir bien en el enlace de Altea Centro o en el de L'Alfàs del Pi.

  Vehículos con origen CV-755 y Altea La Vella y con destino El Albir. (ya que utilizar la variante supondría después que tener que cruzar L'Alfàs del Pi). Se trata por tanto de 1 vehículo.

  Vehículos con origen Calpe o más hacia el norte y que saldrían bien en el enlace de Altea Norte o bien en el Semienlace con la N-332. En este caso en la encuesta se han contabilizado 2 vehículos.

  También, se ha contabilizado 1 vehículo procedente de la AP-7 desde Valencia a Altea.

  Por tanto, los vehículos que seguirían utilizando la actual N-332 suponen un total de 9 vehículos más el 50 % del los vehículos no asignados al tramo 3 (10 vehículos).

Por tanto, el reparto de vehículos de la N-332 una vez construida la variante de Altea, sentido Calpe Benidorm, sería el siguiente:

Tramo de Variante	%
1, 2, 3 y 4	16,33 %
1, 2 y 3	22,45 %
2 y 3	2,04 %
3	20,41 %
Travesía	38,78 %

En el caso de la encuesta 2, sentido Benidorm-Calpe, se han realizado un total de 75 encuestas cuya interpretación es la siguiente:

- Vehículos que utilizan toda la variante (tramos 1, 2,3 y 4)

  Se trata de los vehículos con origen Benidorm o al sur y con destino Calpe o más hacia el norte. En este caso se trata de 14 vehículos de un total de 75.

- Vehículos que utilizan los tramos 1, 2 y 3

  Se trata de los vehículos con origen Benidorm y con destino Altea, que de acuerdo con la encuesta suponen un total de 43 vehículos. Según el resultado de la encuesta, estos vehículos utilizarían los tramos 1, 2 y3. No obstante, dependiendo del lugar de destino dentro de la población de Altea, dichos vehículos, al igual que hemos considerado en el sentido contrario, podrían optar bien por utilizar la variante o bien utilizar la actual N-332. Además, en el caso de utilizar la variante podrían salir bien por el enlace de Altea Centro (tramos 1 y 2) o bien por el enlace de Altea Norte.

  Por tanto, atendiendo a estas consideraciones, se considera que el 50 % de los vehículos encuestados seguiría utilizando la actual travesía. En cuanto al restante 50 %, se reparten de igual manera entre los enlaces Centro y Norte de Altea.

  Por tanto, el 25 % de los 43 vehículos encuestados utilizarían los tramos 1, 2 y 3, suponiendo un 14,33% del total

- Vehículos que utilizan los tramos 1 y 2

  De acuerdo con lo expuesto en el anterior párrafo, se trataría de los vehículos que tomaría el enlace Sur de Altea en la Variante de Benidorm y saldrían en el enlace Centro de Altea, y que se ha estimado, según el apartado anterior, en un 14,33 %.

- Vehículos que no utilizarían la variante

  Son los vehículos con origen Benidorm y destino básicamente El Albir y L'Alfàs del Pi, que según la encuesta realizada suponen respectivamente 17 y 1 vehículos.

  A estos vehículos habría que añadir el 50 % de los que tiene como origen Benidorm y destino Altea. Estos corresponden al 50 % de los 43 vehículos encuestados.

Por tanto, el reparto de vehículos de la N-332 una vez construida la variante de Altea, sentido Benidorm-Calpe, sería el siguiente:

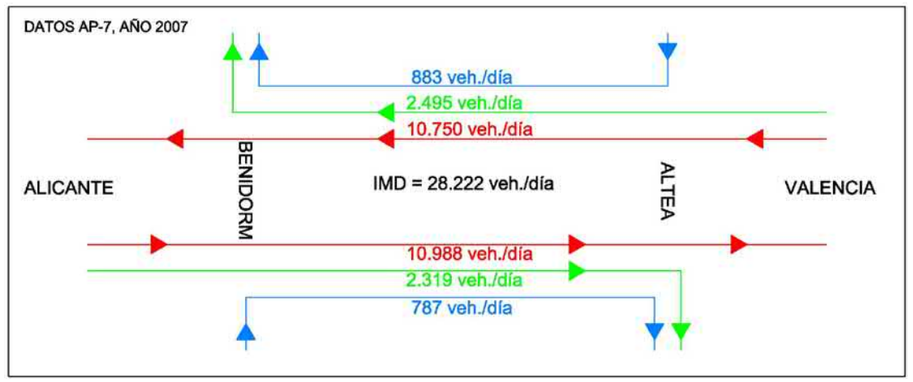
Tramo de Variante	%
1, 2, 3 y 4	18,67 %
1,2 y 3	14,33 %
1 y 2	14,33 %
Travesía	52,67 %

2.3.4. Datos de tráfico AP-7

Se ha solicitado datos de tráfico a AUMAR, empresa concesionaria de la autopista de peaje AP-7. Los datos solicitados corresponden a las entradas y salidas en los distintos peajes del tramo de AP-7 entre Almussafes (Valencia) y San Juan (Alicante) de los últimos 5 años (2003 hasta 2007). En el apéndice 3 se adjuntan los datos proporcionados por AUMAR.

A partir de dichos datos de tráfico se puede determinar el tráfico entre los peajes de Altea y Benidorm, es decir, tráfico que en la actualidad utiliza la AP-7 para desplazarse entre Altea-Benidorm y que en un futuro pueden hacerlo utilizando la variante.

En la figura siguiente se muestra el tráfico de la AP-7 entre Altea y Benidorm (con datos de tráfico año 2007)



De acuerdo con ello se muestran el resto de datos correspondientes a los años 2003 hasta 2007.

Año	Sentido Valencia-Alicante			Sentido Alicante-Valencia			IMD
2003	9.991	2.264	799	10.158	2.125	692	26.029
2004	10.086	2.303	873	10.391	2.214	736	26.603
2005	10.364	2.410	875	10.656	2.195	756	27.258
2006	10.704	2.468	863	10.911	2.275	773	27.994
2007	10.750	2.495	883	10.988	2.319	787	28.222

Aplicando un criterio similar al empleado en las encuestas origen-destino, se puede determinar los vehículos que se prevé circulen por los distintos tramos de la futura variante, según cada sentido. Esto se ha aplicado al valor medio del tráfico entre los años 2003 a 2007.

- Sentido Valencia-Alicante

  - El color azul corresponde a los vehículos que entran en el peaje de Altea y salen en el Benidorm. Estos vehículos utilizaría los tramos 1, 2 y 3 d la futura Variante. En total un 6,2 % del tráfico.

- El color verde corresponde con los vehículos que proceden del norte del peaje de Altea y salen en Benidorm. Se trata de vehículos que a priori no utilizarían la variante, al menos hasta que no se mejorasen los tramos de N-332 al norte de Altea.

- El color rojo corresponde al resto de vehículos que circulan en el tramo de la AP-7. Se trataría de un tráfico que no utilizaría la variante.

Tramo de Variante	**%**
1, 2 y 3	6,2 %
No utilizan la variante	93,8

- Sentido Alicante-Valencia

  - El color azul corresponde a los vehículos que entran en el peaje de Benidorm y salen en el Altea. Estos vehículos utilizaría los tramos 1, 2 y 3 de la futura Variante. En total un 5,8 % del tráfico.

  - El color verde corresponde con los vehículos que proceden del sur del peaje de Benidorm y salen en Altea. Se trata de vehículos que en principio no utilizarían la variante.

  - El color rojo corresponde al resto de vehículos que circulan en el tramo de la AP-7. Se trataría de un tráfico que no utilizaría la variante.

Tramo de Variante	**%**
1, 2 y 3	5,8 %
No utilizan la variante	94,20 %

2.3.5. Datos de tráfico en el Semienlace con la N-332 (enlace 5)

En el semienlace con la N-332 (enlace 5) prevé dar servicio fundamentalmente a las urbanizaciones cuyo acceso está situado entre el enlace actual de la N-332 (de acceso a AP-7 y CV-755) al norte de Altea y el punto del final del tramo de la variante y en concreto al tráfico entre dichas urbanizaciones y las zonas que se acceden a través de la N-332 y están situadas al norte de las citadas urbanizaciones (Calpe o al norte de Calpe.)

El tráfico estimado para dicho enlace se ha obtenido a partir de los aforos 3 y 4 correspondientes a las urbanizaciones La Galera y Altea Hills respectivamente:

- Urbanización La Galera: en este caso, la entrada a la urbanización no permite realizar giros a izquierdas, ni para la salida ni para la entrada. Pro tanto, el tráfico que tendría origen o destino en el norte de la urbanización se ha estimado en el 50 % del tráfico que accede a la urbanización (entrada+salida)

AFOROS	CARRETERA	PUNTO DE REFERENCIA / ESTACIÓN AFORO	2011	2016
AFORO 3	Salida urbanización	Salida Urb La Galera a N-332	422	447
AFORO 3	Entrada urbanización	Entrada Urb La Galera desde N-332	318	338
		Total	**740**	**785**

Por tanto, el tráfico previsto correspondiente a la U. La Galera será de 50% de 785 = 393 veh./día

- Urbanización Altea Hills: la intersección de entrada a la urbanización permite los giros a izquierdas, disponiendo de carriles de almacenamiento. En este caso, se han aforado los cuatro movimientos permitidos, considerándose que el tráfico a circular por el nuevo semienlace corresponde a los vehículos con origen o destino al norte de la urbanización.

AFOROS	CARRETERA	PUNTO DE REFERENCIA / ESTACIÓN AFORO	2011	2016
AFORO 4	Salida urbanización	Altea Hills-Calpe	646	685
AFORO 4	Entrada urbanización	Calpe-Altea Hills	368	392
		Total	**1014**	**1077**

Por tanto, el tráfico previsto correspondiente a la U. Altea Hills será de 1077 veh./día

Además, también se ha considerado que tomen el enlace 5 una parte de vehículos que, tal como se deduce de la encuestas origen destino, utilizará la actual travesía en lugar de la futura variante. Se trata de los vehículos con origen Calpe o más hacia el norte y que saldrían bien en el enlace de Altea Norte de Altea o bien en el Semienlace con la N-332,

De los vehículos contabilizados en la encuesta, 2 vehículos de un total de 49, se considera que el 50 % saldría por el semienlace con la N-332 y el 50 % restante por el enlace norte de Altea, cuyo valor sería el siguiente:

(1/49) IMD N-332 (situación actual año 2016) = 1/49 22.215 veh/día = 454 veh./día

Con lo cual, el tráfico total previsto circular por el semienlace sería el siguiente:

IMD semienlace: 393+1.077+454 = 1.924 veh./día

2.4. CÁLCULO DE LA IMD EN EL AÑO ACTUAL

En este apartado vamos a determinar la IMD en el año actual y en el año de puesta en servicio de acuerdo con la situación actual de la red de carreteras existente.

En primer lugar se han recogido los datos de aforos disponibles, que en general son hasta el año 2010. En el caso de los aforos manuales y de las estaciones que no se disponen de datos actualizados, se adopta la tasa de crecimiento de la estación afín establecida (E-188-0). Para ello se ha estimado la tendencia de la IMD recurriendo a un cálculo mediante regresión lineal a partir de los datos de los últimos años disponibles según los aforos oficiales. La pendiente de la recta de regresión ajustada corresponde con la tasa de crecimiento.

Por último, para actualizar la IMD a los años posteriores al 2010, es decir para el año actual y el año de puesta en servicio, se van a utilizar como hipótesis de crecimiento las habitualmente utilizadas por la Dirección General de Carreteras para estudios y proyectos similares, es decir:

- Período 2010-2012: 1,08 % Anual acumulativo.

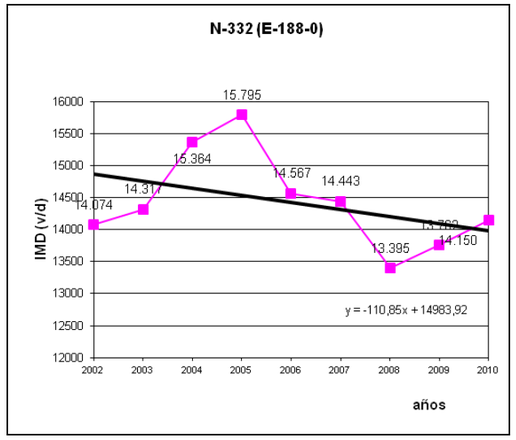
- Período 2013-2016: 1,12 % Anual acumulativo.

- Período 2017-2037: 1,44 % Anual acumulativo.

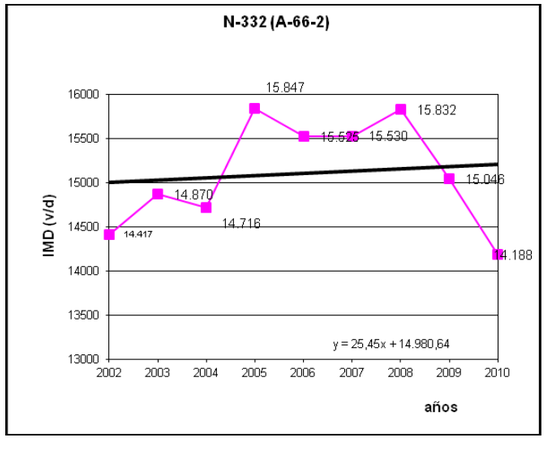
A continuación se muestra una gráfica de cada una de las estaciones reflejando en ordenadas los valores de IMD y en abscisas los años correspondientes a dichas IMD. Igualmente se refleja la recta de regresión resultante indicando la tasa de crecimiento de cada estación.

2.4.1. Representación gráfica de la evolución histórica de las estaciones de aforo

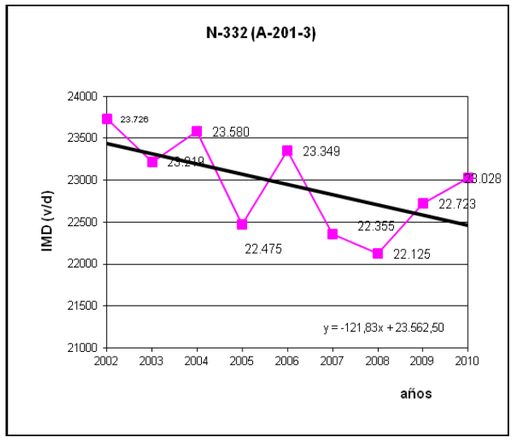
2.4.1.1. Estaciones de aforo del Ministerio de Fomento



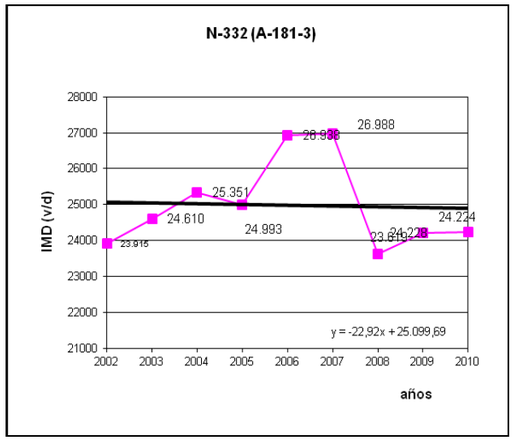
Tasa anual de crecimiento = -0,76 %.Dado que el valor obtenido indica que se trata de una tasa de decrecimiento del tráfico, vamos a considerar como tasa de crecimiento el 0 %, que nos indica que el crecimiento está actualmente estancado.



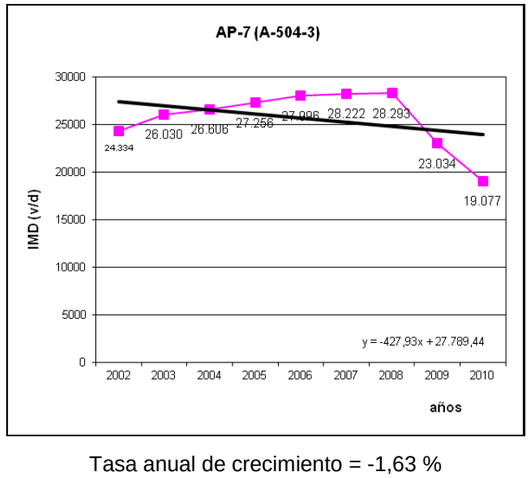
Tasa anual de crecimiento = 0,17 %



Tasa anual de crecimiento = - 0,53 %

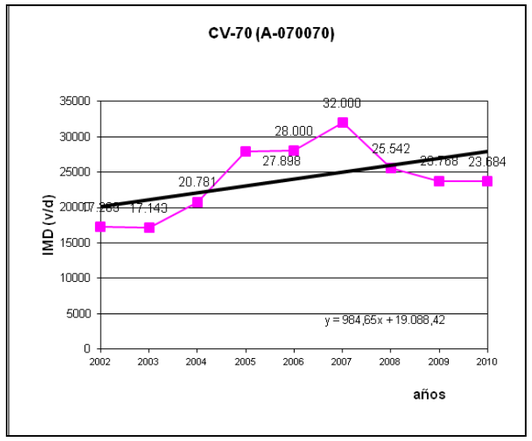


Tasa anual de crecimiento = -0,09 %

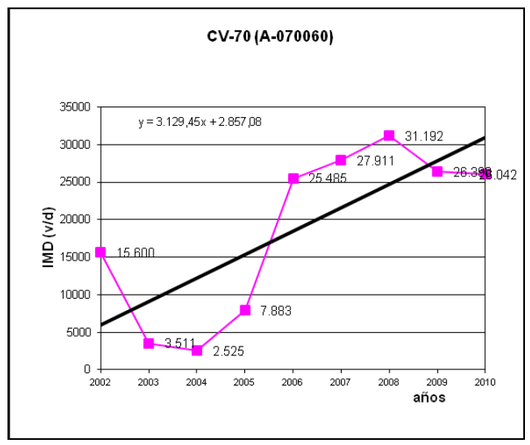


Tasa anual de crecimiento = -1,63 %

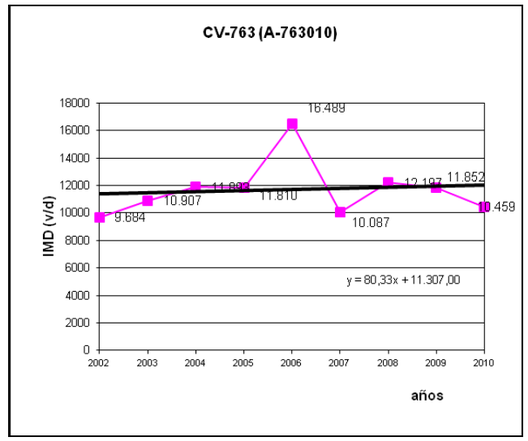
2.4.1.2. Estaciones de aforo de la Conselleria de Infraestrucutres i Transport



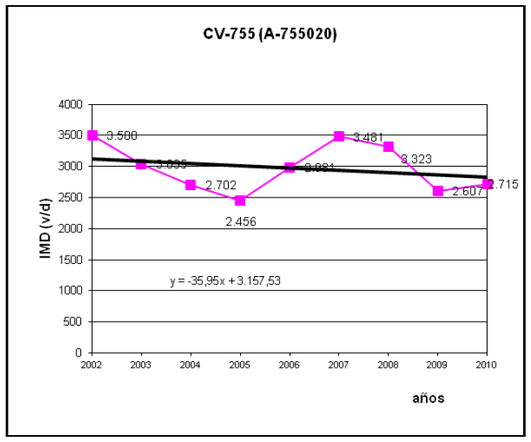
Tasa anual de crecimiento = 4,34 %.



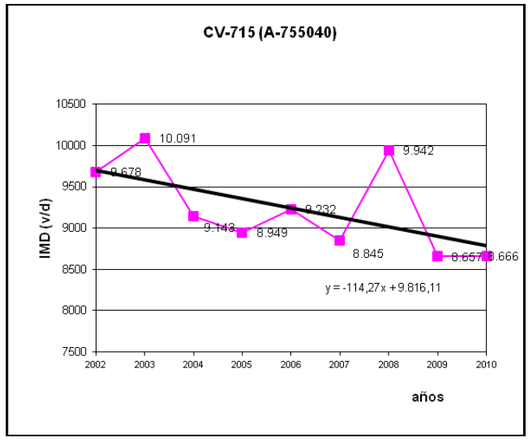
Tasa anual de crecimiento = 32,95 %. En los últimos añso se aprecia un estancamiento de la IMD.



Tasa anual de crecimiento = 0,69 %.



Tasa anual de crecimiento = -1,19 %.



Tasa anual de crecimiento = - 1,21 %

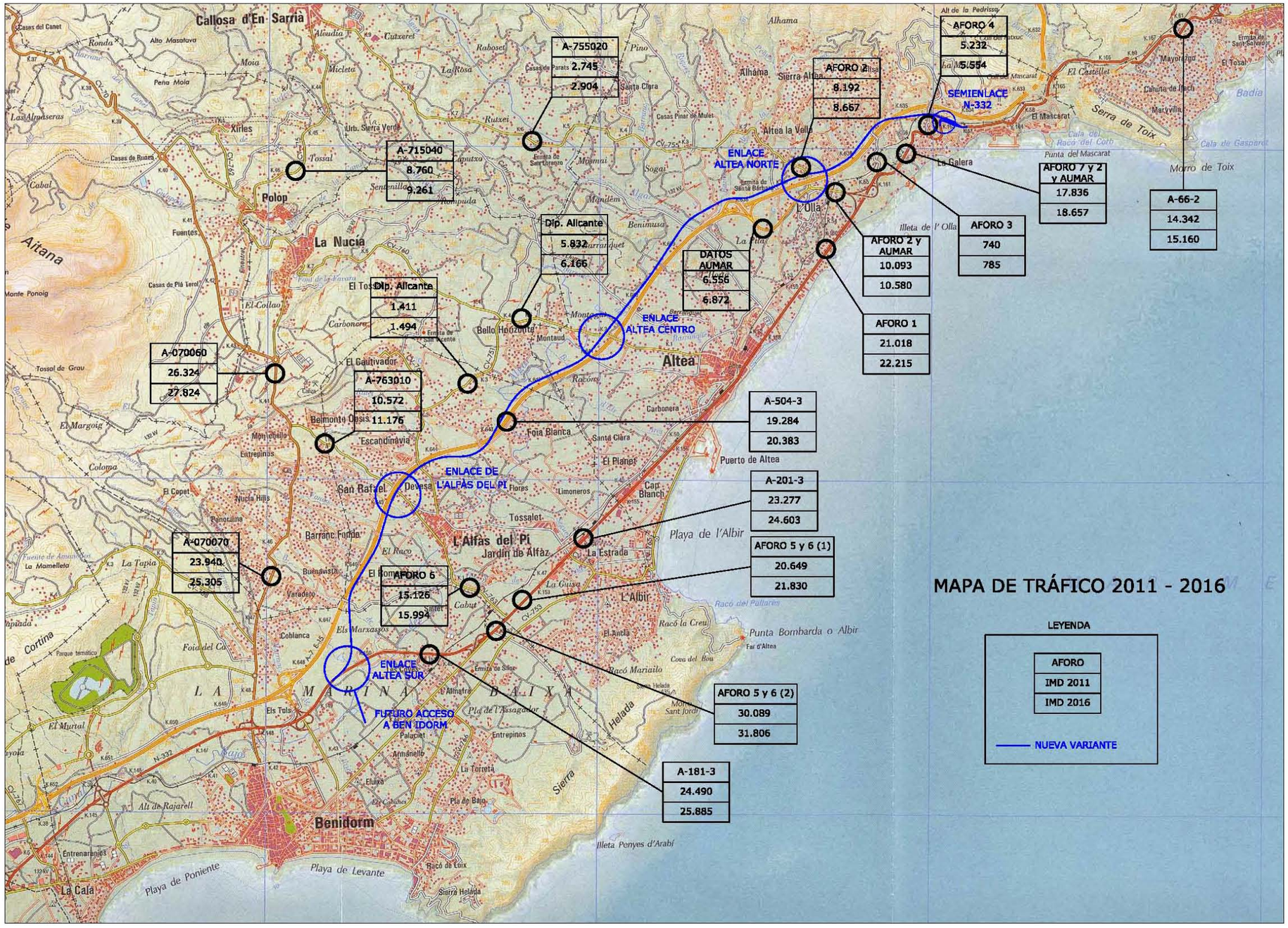
2.4.2. IMD en el año actual (2011) y en el año de la puesta en servicio

CARRETERA	PUNTO DE REFERENCIA	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016
			1,08%	1,08%	1,12%	1,12%	1,12%	1,12%
N-332	E-188-0	14.150	14.303	14.458	14.620	14.784	14.950	15.118
N-332	A-66-2	14.188	14.342	14.497	14.660	14.825	14.992	15.160
N-332	A-201-3	23.028	23.277	23.529	23.793	24.060	24.330	24.603
N-332	A-181-3	24.228	24.490	24.755	25.033	25.314	25.598	25.885
AP-7	A-504-3	19.077	19.284	19.493	19.712	19.933	20.157	20.383
CV-70	A-070070	23.684	23.940	24.199	24.471	24.746	25.024	25.305
CV-70	A-070060	26.042	26.324	26.609	26.908	27.210	27.515	27.824
CV-763	A-763010	10.459	10.572	10.687	10.807	10.929	11.052	11.176
CV-755	A-755020	2.715	2.745	2.775	2.807	2.839	2.871	2.904
CV-715	A-715040	8.666	8.760	8.855	8.955	9.056	9.158	9.261
CV-760	-	5.769	5.832	5.895	5.962	6.029	6.097	6.166
CV-751	-	1.395	1.411	1.427	1.443	1.460	1.477	1.494

AFORO	CARRETERA	PUNTO DE REFERENCIA / ESTACIÓN AFORO	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016
				0,00%	0,00%	1,08%	1,08%	1,12%	1,12%	1,12%	1,12%
AFORO 1	N-332	N-332, Altea hacia Benidorm	20.793	20.793	20.793	21.018	21.245	21.483	21.724	21.968	22.215
AFORO 2	Inter. CV-755-ramal salida AP-7	CV-755 hacia N-332	3.570	3.571	3.571	3.610	3.649	3.690	3.732	3.774	3.817
AFORO 2	Inter. CV-755-ramal salida AP-7	CV-755 hacia Peaje AP-7	747	748	748	757	766	775	784	793	802
AFORO 2	Inter. CV-755-ramal salida AP-7	N-332 hacia CV-755	3.072	3.072	3.072	3.106	3.140	3.176	3.212	3.248	3.285
AFORO 2	Inter. CV-755-ramal salida AP-7	Peaje AP-7 hacia CV-755	710	711	711	719	727	736	745	754	763
AFORO 3	Salida urbanización	Salida Urb La Galera a N-332	416	417	417	422	427	432	437	442	447
AFORO 3	Entrada urbanización	Entrada Urb La Galera desde N-332	313	314	314	318	322	326	330	334	338
AFORO 4	Salida urbanización	Altea Hills - Altea	2.241	2.241	2.241	2.266	2.291	2.317	2.343	2.370	2.397
AFORO 4	Salida urbanización	Altea Hills-Calpe	638	639	639	646	653	661	669	677	685
AFORO 4	Entrada urbanización	Altea-Altea Hills	1.930	1.931	1.931	1.952	1.974	1.997	2.020	2.043	2.066
AFORO 4	Entrada urbanización	Calpe-Altea Hills	364	364	364	368	372	377	382	387	392
AFORO 5	N-332	N-332, Benidorm hacia Altea	17.614	17.615	17.615	17.806	17.999	18.201	18.405	18.612	18.821
AFORO 6	Intersección CV-763-N332	CV-763 hacia N-332 (Benidorm)	6.208	6.209	6.209	6.277	6.345	6.417	6.489	6.562	6.636
AFORO 6	Intersección CV-763-N332	CV-763 hacia N-332 (L'Alfàs del Pi)	1.969	1.969	1.969	1.991	2.013	2.036	2.059	2.083	2.107
AFORO 6	Intersección CV-763-N332	N-332 (Benidorm) hacia CV-763	5.940	5.941	5.941	6.006	6.071	6.139	6.208	6.278	6.349
AFORO 6	Intersección CV-763-N332	N-332 (L'Alfàs del Pi) hacia CV-763	841	842	842	852	862	872	882	892	902
AFORO 7	N-332	N-332 Altea-Calpe	6.142	6.142	6.142	6.209	6.277	6.348	6.420	6.492	6.565
AFORO 7	N-332-ramal enlace	Enlace N-332 (La Olla). Sentido AP-7 - N-332 (Calpe)	1.913	1.913	1.913	1.934	1.955	1.977	2.000	2.023	2.046
AFORO 7	N-332	N-332 Calpe-Altea	6.272	6.273	6.273	6.341	6.410	6.482	6.555	6.629	6.704
AFORO 7	N-332-ramal enlace	Enlace N-332 (La Olla). Sentido N-332 (Calpe) - AP-7	3.124	3.125	3.125	3.159	3.194	3.230	3.267	3.304	3.342

2.4.3. Mapa de tráfico en el año actual y en el año de puesta en servicio (2011 y 2016)

MAPA DE TRÁFICO SITUACIÓN ACTUAL AÑO 2011 – AÑO 2016



2.5. PREVISIÓN DE LA DEMANDA FUTURA

A partir de los resultados obtenidos en las encuestas de tráfico y de los datos facilitados por la empresa Aumar se ha realizado la asignación del tráfico a utilizar la futura variante.

Además de las encuestas origen destino, también se han tenido en cuenta las siguientes consideraciones para la asignación de tráfico:

- El tráfico previsto que utilice el tramo 4 corresponde con el tráfico actual en la N-332 al norte del punto final del trazado menos el tráfico que saldría por el semienlace con la N-332, situado al final del tramo, que daría servicio a las urbanizaciones situadas al norte de Altea.

- que dado que el nuevo trazado conecta directamente con la actual N-332, el tráfico de la actual N-332 se mantendrá hasta llegar al enlace de Altea Norte.

- La intersección existente entre la N-332 y la CV-763, tal como se desprende de los resultados del aforo manual 6, soporta un tráfico de 6.750 véh/día en sentido N-332 - CV-763 y de 6.459 véh/día en sentido contrario (datos previstos para el año 2013). Este tráfico, una vez construida la variante, se repartirá entre el actual trayecto y el tramo 1 de la futura variante. Para la asignación del tráfico se considera repartirlo en un 60% para la variante y un 40 % continúa por el itinerario actual.

- Los vehículos obtenidos en las encuesta de tráfico en sentido Altea-Benidorm y que utilizarían los tramos 2 y 3 de la nueva variante, serán también considerados en los mismos tramos y en sentido contrario, ya que son itinerario que se han contabilizado en la encuesta

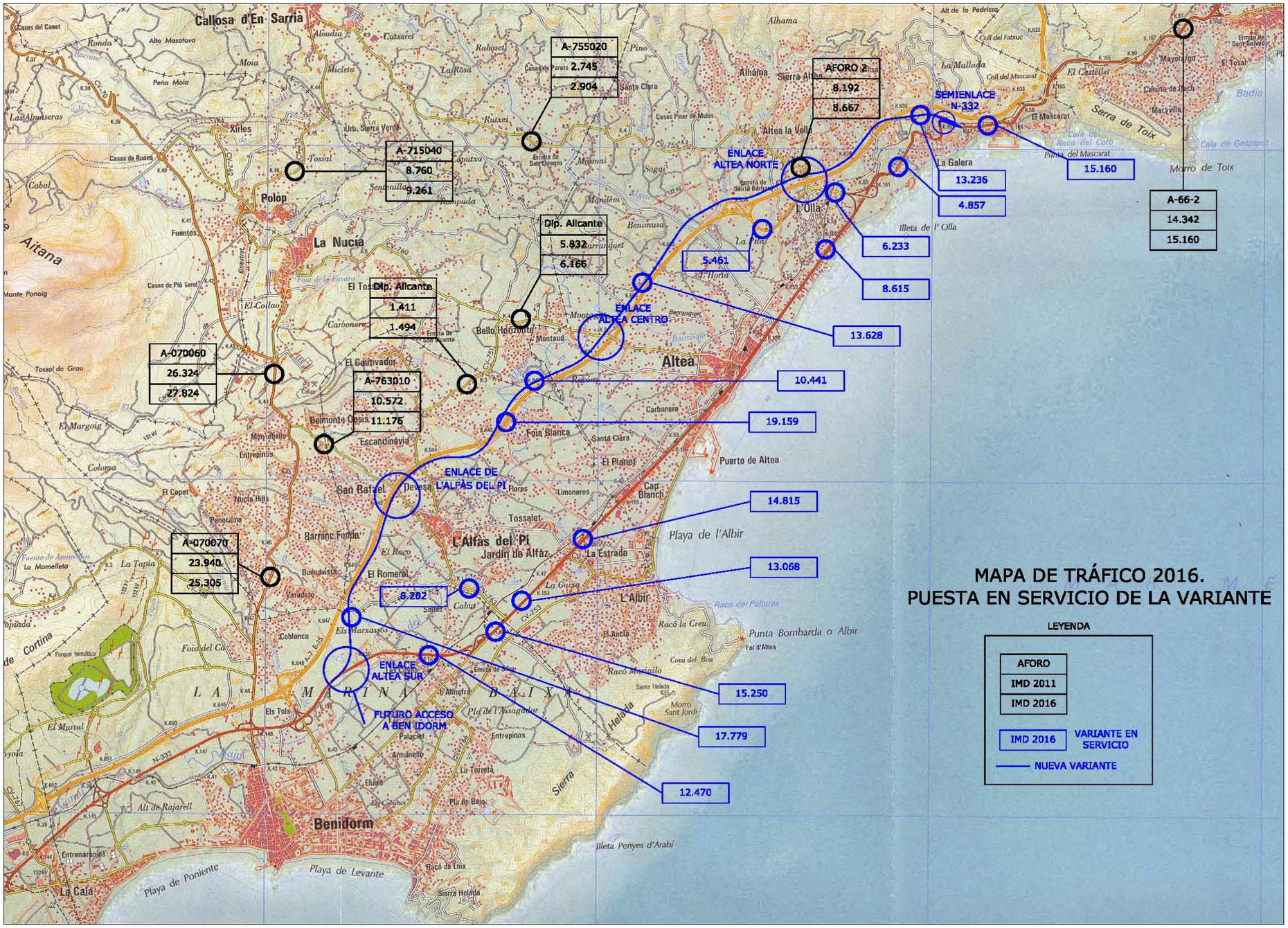
A continuación mostramos el tráfico que se prevé que utilice la futura variante, actualizado al año de puesta en servicio (2016).

Sentido del tráfico	ASIGNACIÓN DE TRÁFICO	TRAMO			
		T1	T2	T3	T4
ALTEA - BENIDORM	Tráfico N-332 al norte punto final trazado				7.580
	Tráfico utiliza el semienlace N-332 (enlace 5)				-962
	60 % tráfico CV-763 - N332 (L'Alfas - Benidorm)	3.982			
	Vehículos AP-7 que pasarán a utilizar la variante	632	632	632	
	Tráfico utiliza tramos 1, 2, 3 y 4	1.814	1.814	1.814	
	Tráfico utiliza tramos 1, 2 y 3	2.494	2.494	2.494	
	Tráfico utiliza tramos 2 y 3		227	227	
	Tráfico utiliza tramos 3			2.268	
	Vehículos / día	8.922	5.167	7.435	6.618
	% reparto por sentidos	50%	49%	55%	50%
IMD		**17.779**	**10.441**	**13.628**	**13.236**
BENIDORM - ALTEA	% reparto por sentidos	50%	51%	45%	50%
	Vehículos / día	8.857	5.274	6.193	6.618
	Tráfico utiliza tramos 3 (tráfico de vuelta)			2.268	
	Tráfico utiliza tramos 2 y 3 (tráfico de vuelta)		227	227	
	Tráfico utiliza tramos 1 y 2	1.349	1.349		
	Tráfico utiliza tramos 1, 2 y 3	1.349	1.349	1.349	
	Tráfico utiliza tramos 1, 2, 3 y 4	1.757	1.757	1.757	
	Vehículos AP-7 que pasarán a utilizar la variante	592	592	592	
	60 % tráfico N332 - CV-763 (Benidorm - L'Alfas)	3.810			
	Tráfico utiliza el semienlace N-332 (enlace 5)				-962
	Tráfico N-332 al norte punto final trazado				7.580

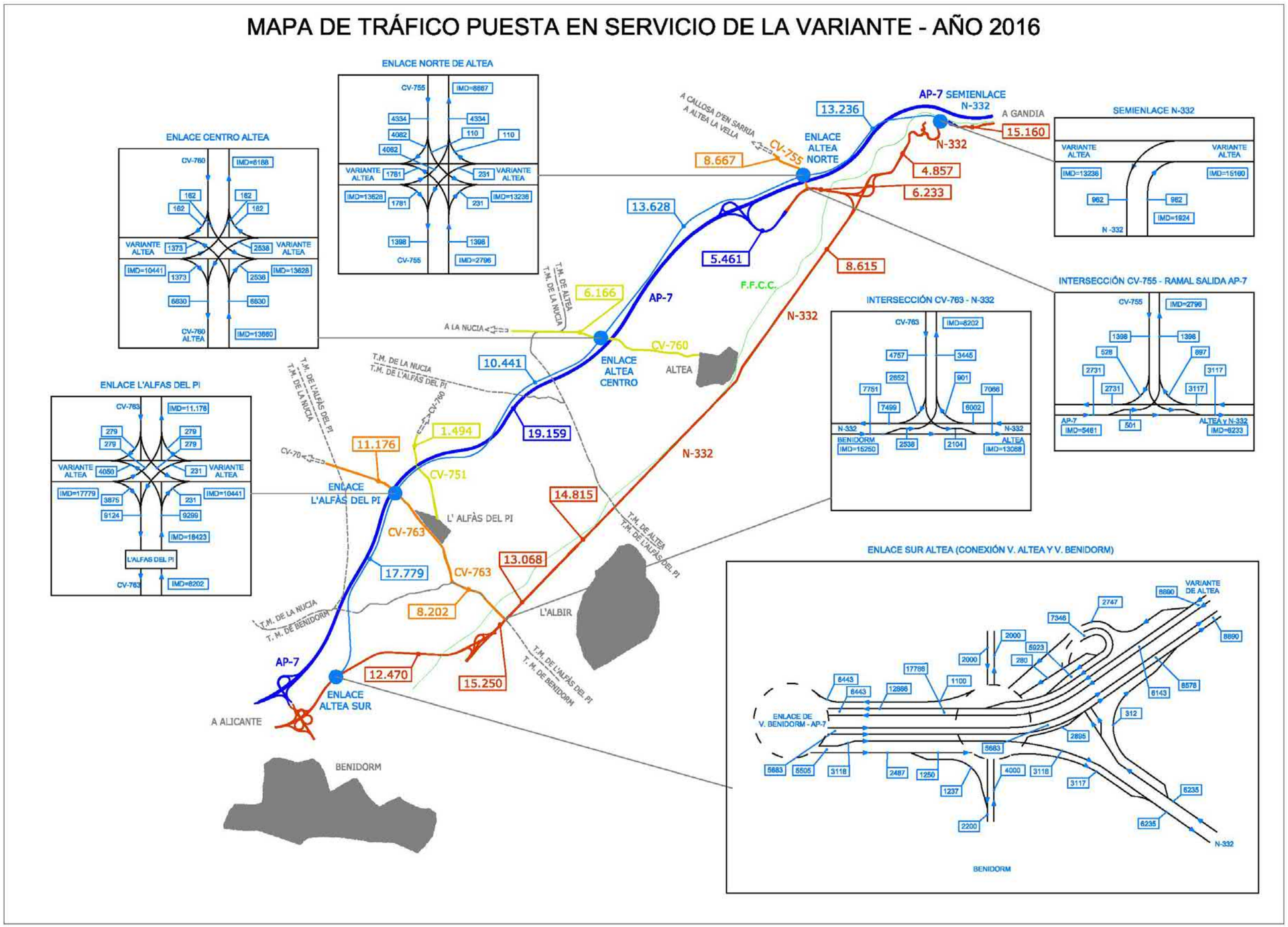
En el mapa siguiente, se ha plasmado la distribución del tráfico una vez puesta en servicio la nueva variante.

También se adjunta croquis de distribución de tráfico de las carreteras principales adyacentes a la variante y de los enlaces previstos.

MAPA DE TRÁFICO PUESTA EN SERVICIO DE LA VARIANTE – AÑO 2016



MAPA DE TRÁFICO PUESTA EN SERVICIO DE LA VARIANTE - AÑO 2016



2.6. PROGNOSIS DE TRÁFICO

A partir de los datos obtenidos se realizamos la prognosis de tráfico. Para estudiar la evolución del tráfico vamos a considerar un período de estudio de 20 años, intervalo de años habitual en este tipo de estudios, y como hipótesis de crecimiento las habitualmente utilizadas por la Dirección General de Carreteras para estudios y proyectos similares. De este modo se aplicarán las tasas de crecimiento que se indican a continuación:

- Período 2017-2037: 1,44 % Anual acumulativo.

Además, se tendrá en cuenta durante los 3 primeros años un aumento del 10 % del tráfico existente, como tráfico inducido tras la puesta en servicio de la variante. A continuación se muestran los datos obtenidos:

	Tramos de Variante			
Año	T1	T2	T3	T4
2016	19.557	11.486	14.991	14.560
2017	21.795	12.800	16.706	16.226
2018	24.289	14.265	18.618	18.083
2019	24.639	14.471	18.887	18.344
2020	24.994	14.680	19.159	18.609
2021	25.354	14.892	19.435	18.877
2022	25.720	15.107	19.715	19.149
2023	26.091	15.325	19.999	19.425
2024	26.467	15.546	20.287	19.705
2025	26.849	15.770	20.580	19.989
2026	27.236	15.998	20.877	20.277
2027	27.629	16.229	21.178	20.569
2028	28.027	16.463	21.483	20.866
2029	28.431	16.701	21.793	21.167
2030	28.841	16.942	22.107	21.472
2031	29.257	17.186	22.426	21.782
2032	29.679	17.434	22.749	22.096
2033	30.107	17.686	23.077	22.415
2034	30.541	17.941	23.410	22.738
2035	30.981	18.200	23.748	23.066
2036	31.428	18.463	24.090	23.399

2.7. NIVELES DE SERVICIO

Los niveles de servicio se han calculado de acuerdo a lo siguiente:

Tramo 1:

- Velocidad de proyecto: 100 km/h
- Sección: 2 Calzadas separadas de 7 m, una para cada sentido de circulación, con 2 carriles por sentido de circulación. Carriles de 3,5 m
- Arcenes exteriores: 2,5 m

Tramo 2, 3 y 4:

- Velocidad de proyecto: 80 km/h
- Sección: 1 calzada de 7 m. 2 carriles de 3,5 m
- Arcenes: 1,5 m

El nivel de servicio en la hora de proyecto del año horizonte para una carretera de dichas características, según la Norma 3.1 de Trazado perteneciente a la Instrucción de Carreteras ha de ser D en ambos casos, tanto en el de sección de calzadas separadas como de calzada única.

Se emplea el Manual de Capacidad según su edición del año 2.000, en el que los niveles se caracterizan por densidad de vehículos, es decir, número de éstos por km y carril en un determinado momento.

Para el cálculo de los niveles de servicio se emplean los datos correspondientes a la IMD obtenidos en la prognosis de tráfico para cada uno de los crecimientos.

En cuanto a la intensidad horaria punta (IHP), se adoptará a correspondiente a la IH 100, para la que se estimará el % de vehículos pesados correspondientes. Estos datos se obtendrán a partir de la estación permanente E-188-0, cuyos datos se indican a continuación:

IH 100 (2010) = 1.095 veh/hora IMD (2010) = 14.150 veh/día

IHP = 7,74 % de la IMD

% vehículos pesados (media 2002-2010) = 10,84 %

Los cálculos para establecer el nivel de servicio en todos los tramos de la variante, en función de la tasa de crecimiento considerada, están desarrollados en el apéndice 5.

A continuación se muestran los resultados de los niveles de servicio obtenidos en cada tramo:

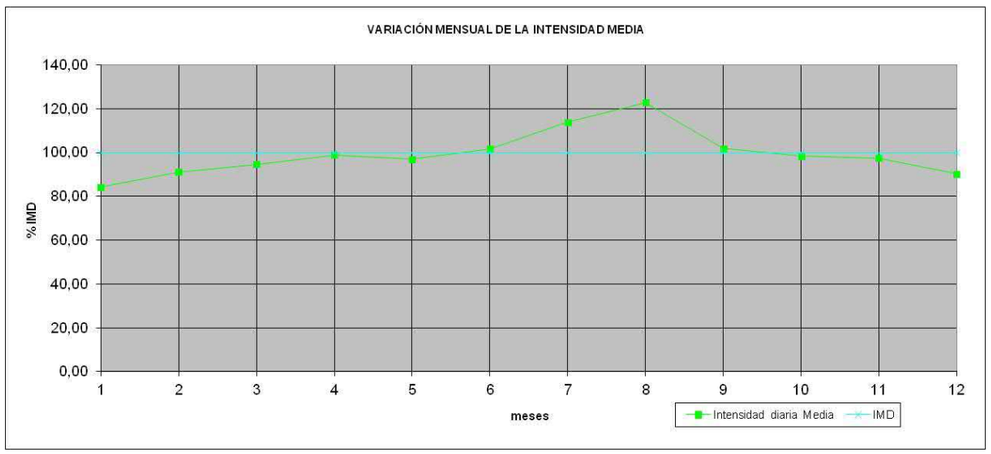
Año	Tramos de Variante			
	T1	T2	T3	T4
	Autovía	Calzada única	Calzada única	Calzada única
2016	19.557	11.486	14.991	14.560
	A	D	E	E
2026	27.236	15.998	20.877	20.277
	A	D	E	E
2036	31.428	18.463	24.090	23.399
	B	E	E	E

A la vista de los resultados observamos que el tramo 1, en el que se proyecta con la calzada desdoblada, no presenta problemas de capacidad en el año horizonte, para el que se ha obtenido un nivel de servicio B.

En cuanto al tramo 2, en el año de puesta en funcionamiento presenta un nivel de servicio D, que se mantiene hasta el año 2032, que pasa a tener un nivel de servicio E.

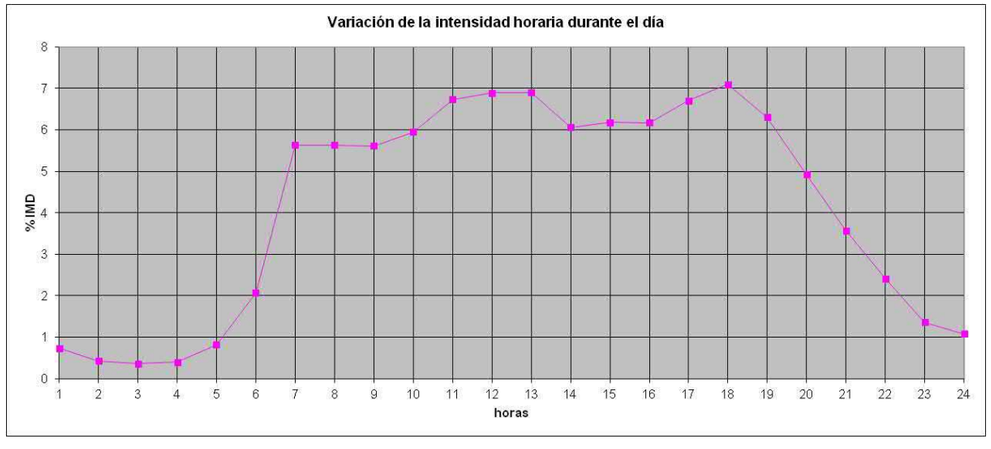
Para los tramos 3 y 4, los resultados obtenidos nos muestran que el nivel de servicio en el año de puesta en funcionamiento de la variante ya es el E.

Se ha realizado un análisis de la variación de la intensidad media a lo largo del año para comprobar en que meses se producen los máximos y en cuales los mínimos de la intensidad media mensual. A continuación se muestra un gráfico donde se reflejan los resultados de dicha variación para la estación A-188-0 (datos año 2010):



A la vista del gráfico observamos que durante los meses de verano la intensidad mensual supera el valor de la IMD, en un máximo del 20 %. EN los meses de invierno, sucede que la intensidad mensual baja en torno al 15 % de la IMD. En el resto del año, la intensidad mensual es del orden de la IMD. Por tanto, a excepción de los meses de invierno donde existe menos tráfico, el resto del año los niveles de servicio serían los obtenidos.

Asimismo, se ha analizado la variación de la intensidad a lo largo del día, también de la estación A-188-0.



A la vista de los resultados, observamos que la intensidad horaria toma como valores máximos el 7% de la IMD, cuando a la hora de obtener los niveles de servicio se ha utilizado el valor de la IH 100, que tiene el valor de 7,74 % de la IMD, valor superior al observado en la variación horaria. Esto supone que, en el tramo 2 el nivel de servicio pasaría a ser D hasta el año horizonte. En el caso de los tramos 3 y 4, el nivel de servicio empezaría en D para pasar a nivel de servicio E en torno a los 3 años de la puesta en servicio.

2.8. DATOS PARA EL ESTUDIO ACÚSTICO

A continuación se muestran los datos necesarios para el posterior estudio acústico, de acuerdo con las distribuciones horarias establecidas en el Real Decreto 1367/2007 que establece las normas necesarias para el desarrollo y ejecución de la Ley 37/2003, de 17 de noviembre, del Ruido en lo referente a zonificación acústica, objetivos de calidad y emisiones acústicas. Dichos datos se corresponden con la IMD del año de puesta en servicio (2013).

Los porcentajes horarios se han obtenido a partir de los datos de las intensidades horarias medias en las 24 horas del día medio del año 2010 en la estación A-188-0. A continuación se muestran los porcentajes obtenidos.

Intervalo horario	I ligeros	% ligeros del total	I pesado	% pesados del total	I ligeros + pesados	% ligeros + pesados
de 23:00 h a 07:00 h	902	6,92%	126	11,29%	1.026	7,25%
de 07:00 h a 19:00 h	9.769	74,95%	923	82,63%	10.691	75,55%
de 19:00 h a 23:00 h	2.364	18,13%	68	6,08%	2.434	17,20%
Total	13.034	100,00%	1.116	100,00%	14.150	100,00%

Tramo 1
IMD 19.557

Intervalo horario	I ligeros	I pesado	I total
de 23:00 h a 07:00 h	1.353	2.208	1.418
de 07:00 h a 19:00 h	14.658	16.160	14.775
de 19:00 h a 23:00 h	3.546	1.189	3.364
Total	19.557	19.557	19.557

Tramo 2
IMD 11.486

Intervalo horario	I ligeros	I pesado	I total
de 23:00 h a 07:00 h	795	1.297	833
de 07:00 h a 19:00 h	8.609	9.491	8.678
de 19:00 h a 23:00 h	2.082	698	1.976
Total	11.486	11.486	11.486

Tramo 3
IMD 14.991

Intervalo horario	I ligeros	I pesado	I total
de 23:00 h a 07:00 h	1.037	1.692	1.087
de 07:00 h a 19:00 h	11.236	12.387	11.326
de 19:00 h a 23:00 h	2.718	911	2.578
Total	14.991	14.991	14.991

Tramo 4
IMD 14.560

Intervalo horario	I ligeros	I pesado	I total
de 23:00 h a 07:00 h	1.008	1.644	1.056
de 07:00 h a 19:00 h	10.913	12.031	11.000
de 19:00 h a 23:00 h	2.640	885	2.504
Total	14.560	14.560	14.560

2.9. CATEGORÍA DE TRÁFICO PESADO

2.9.1. Categoría de tráfico pesado en el tronco

A los efectos de la definición de la categoría de tráfico pesado se tiene en cuenta lo definido por la Norma 6.1.-IC "Secciones de firme" de la Instrucción de Carreteras, en vigor desde el 13 de Diciembre de 2003.

Dicha Instrucción establece que, en calzadas de dos carriles y doble sentido de circulación incide sobre cada carril la mitad de los vehículos pesados, y en caso de tener dos carriles por sentido se considera en el carril exterior la categoría de tráfico pesado correspondiente a todos los vehículos pesados que circulan en ese sentido.

La citada Norma 6.1.-IC "Secciones de firme", establece la siguiente clasificación de categoría de tráfico pesado:

Categoría de tráfico pesado	T00	T0	T1	T2
IMDp (vehículos pesados/día)	≥ 4000	<4000 >2000	<2000 >800	<800 >200

En el tronco de la variante, a partir de los datos de los apartados anteriores, en el año de puesta en servicio, se tiene los siguientes porcentajes de vehículos pesados y de Intensidad Media Diaria de vehículos pesados por carril:

Tramos de Variante				
Tramos	T1	T2	T3	T4
IMD	19.557	11.486	14.991	14.560
IMDp/carril	1.060	623	813	790
Categoría Pesados	T1	T2	T1	T1

Para uniformizar el tipo de tráfico, se considera para el tramo 2 la misma categoría que los otros tramos, es decir, **T1**.

2.9.2. Categoría de tráfico pesado en conexiones y glorietas

A continuación se define la categoría de tráfico pesado en los enlaces e intersecciones. Para ello se parte de los datos de tráfico previstos en la puesta en servicio de la variante tanto de los ramales como de los tráficos de las glorietas:

Enlace	ENLACE 1	ENLACE 2	ENLACE 3	ENLACE 4	ENLACE 5	GLORIETA CV-755
IMD Máx.	T1 Vías colectoras; glorietas y resto ramales T2	11628	8075	6848	962	5556
IMDp/carril		1261	876	743	105	603
Categoría Pesados	T1 y T2	T1	T1	T2	Se adopta T2	T2

2.10. CAPACIDAD DE GLORIETAS

Se ha realizado un estudio de Capacidad de las glorietas, siguiendo el método propuesto en las "Recomendaciones sobre Glorietas" del Ministerio de Fomento (1999), que desarrolla el método del "Transport Road and Research Laboratory" para el cálculo de la capacidad en glorietas, considerado como uno de los mejores métodos empíricos existentes. Este método modeliza la glorieta como una sucesión de intersecciones en T, calculándose su capacidad como tal, en función del tráfico que circula por el anillo y del tráfico que pretende acceder a la glorieta.

La capacidad de cualquier acceso a una glorieta depende de las características geométricas de ese acceso y de la intensidad del tráfico en la calzada anular. La fórmula para el cálculo de esa capacidad es de la forma:

$$Qe = F - f * Qc$$

Donde:

Qe = Capacidad del acceso (veh/hora)

Qc = Intensidad de tráfico en la calzada anular frente al acceso (veh/hora)

F,f = Parámetros que dependen del trazado de las vías de accesos y de la calzada anular.

La intensidad de la calzada anular se obtiene a partir de los datos del tráfico de entrada en cada uno de los accesos y su distribución entre las distintas salidas, representados en la correspondiente matriz origen-destino.

En el apéndice 6 del presente anejo se recopilan los resultados de la capacidad de cada una de las glorietas. A continuación se indica, para cada una de las glorietas objeto de análisis, los resultados de los cálculos de la capacidad:

GLORIETA ENLACE 1

ENTRADAS	2016	2026	2036
1	ADECUADO	ADECUADO	ADECUADO
2	ADECUADO	ADECUADO	ADECUADO
3	ADECUADO	ADECUADO	ADECUADO
4	ADECUADO	ADECUADO	ADECUADO

La glorieta mantiene una capacidad de las entradas adecuada.

GLORIETA ENLACE 2

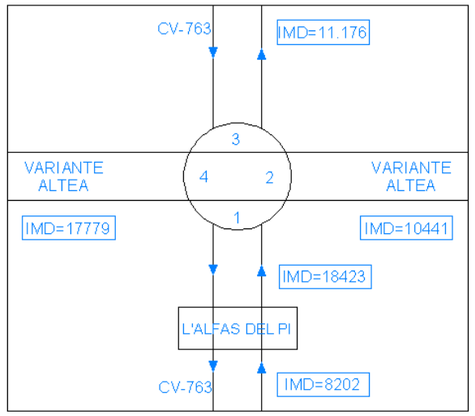
ENTRADAS	2016	2026	2036
1	ADECUADO	ADECUADO	SATURADO
2	ADECUADO	ADECUADO	ADECUADO
3	ADECUADO	ADECUADO	SATURADO
4	ADECUADO	ADECUADO	ADECUADO

La glorieta de este enlace se proyecta con la entrada 1 con 2 carriles ya que con uno estaría saturada desde la puesta en servicio. Esto se debe fundamentalmente al tráfico que soporta la carretera de entrada a Alfàs del Pí que tiene que pasar por la glorieta del enlace.

Con estas condiciones, la glorieta permanece en unas condiciones adecuadas durante 10 años.

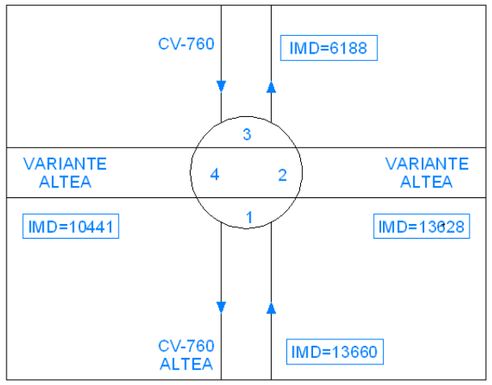
Cabe destacar la dificultad de ampliar a 2 carriles la entrada 3 ya que coincide con la estructura que cruza la AP-7.

Por tanto, la vida útil prevista para la glorieta de este enlace, desde el punto de vista del tráfico, se estima en unos 10 años.



GLORIETA ENLACE 3

ENTRADAS	2016	2026	2036
1	ADECUADO	SATURADO	CONGESTIÓN
2	ADECUADO	ADECUADO	ADECUADO
3	ADECUADO	ADECUADO	ADECUADO
4	ADECUADO	ADECUADO	ADECUADO

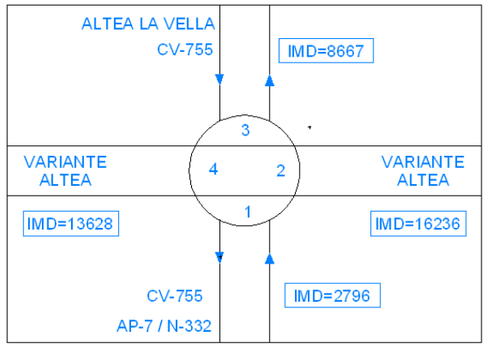


En este caso, la glorieta del enlace también soporta un tráfico importante, debido a que el tráfico de la actual CV-760 tiene que pasar a través de ella. Como se puede observar, la entrada 1 presenta problemas a partir del año 10 de la puesta en servicio.

Al igual que ocurre en el enlace 2, la entrada 1 coincide con una estructura sobre la AP-7, por lo que para ampliar el número de carriles de entrada se precisa ampliar la estructura. En el presente proyecto no se contempla dicha actuación.

GLORIETA ENLACE 4

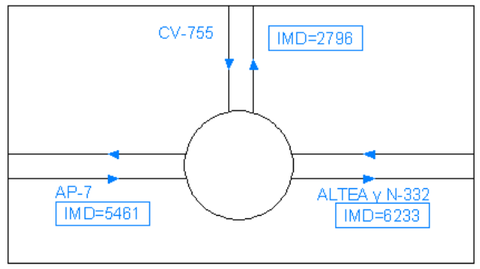
ENTRADAS	2016	2026	2036
1	ADECUADO	ADECUADO	ADECUADO
2	ADECUADO	ADECUADO	ADECUADO
3	ADECUADO	ADECUADO	ADECUADO
4	ADECUADO	ADECUADO	ADECUADO



La entrada 4, que corresponde con uno de los ramales procedentes del tronco, en concreto el del sentido Benidorm-Altea, es la única que puede presentar problemas en un futuro. De momento se entiende que no precisa realizarse una duplicación de los carriles, pudiendo contemplarse esta actuación en caso de ser necesario.

GLORIETA CV-755

ENTRADAS	2016	2026	2036
1	ADECUADO	ADECUADO	ADECUADO
2	ADECUADO	ADECUADO	ADECUADO
3	ADECUADO	ADECUADO	ADECUADO



En principio se considera el dimensionamiento de la glorieta adecuado ya que mantiene una buena capacidad hasta el año horizonte.

2.11. CAPACIDAD EN RAMALES DE ENLACE

En este apartado vamos a evaluar la capacidad de las entradas y salidas al tronco de los ramales de los enlaces. Para ello, vamos a utilizar las siguientes expresiones del Manual de Capacidad:

- Entradas:

$$D = 3{,}402 + 0{,}00456\ I_r + 0{,}0048\ I_D - 0{,}01278\ L$$

- Salidas:

$$D = 2{,}642 + 0{,}00530\ I_D - 0{,}0183\ L$$

D = Densidad (coches/km/carril) en la zona de conflicto

I_r = Intensidad en el ramal (coches/h)

I_r = Intensidad en los dos carriles de la derecha (cohes/h) antes del ramal

Los cálculos se han realizado para la intensidad en el año horizonte, es decir, 2036 y en aquellos ramales que hay cuña de aceleración/deceleración con el tronco. A continuación se adjuntan los resultados obtenidos:

ENLACE: 1 - BENIDORM ALTEA-SUR (RAMALES CONEXIÓN NUEVO TRONCO)
RAMAL: 102-TRONCO ACELERACIÓN DERECHA

IMD TRONCO:	15.183 (AÑO 2036)
Ih tronco	1.175 (AÑO 2036)
Ih ramal	43 (AÑO 2036)
%pesados	10,84

IR	Intensidad eq en el ramal	45
n	numero de carriles del tronco	2
n'	numero de carriles del ramal	1
f	factor para trafico en dos carriles	1
IT	Intensidad eq total en el tronco	1239
L1	longitud del ramal con 1 carril	200
L2	longitud del ramal con 2 carriles	
L	Longitud del carril	200

ID	1239
D	7
Nivel de servicio	**B**

ENLACE: 1 - BENIDORM ALTEA-SUR (RAMALES CONEXIÓN NUEVO TRONCO)
RAMAL: 113-TRONCO ACELERACIÓN DERECHA

IMD TRONCO:	10.059 (AÑO 2036)
Ih tronco	779 (AÑO 2036)
Ih ramal	397 (AÑO 2036)
%pesados	10,84

IR	Intensidad eq en el ramal	418
n	numero de carriles del tronco	2
n'	numero de carriles del ramal	1
f	factor para trafico en dos carriles	1
IT	Intensidad eq total en el tronco	821
L1	longitud del ramal con 1 carril	200
L2	longitud del ramal con 2 carriles	
L	Longitud del carril	200

ID	821
D	7
Nivel de servicio	B

ENLACE: 2 - L'ALFÀS DEL PI
RAMAL: ACELERACIÓN CALZADA DERECHA

IMD TRONCO:	18.463 (AÑO 2036)
Ih tronco	715 (AÑO 2036)
Ih ramal	70 (AÑO 2036)
%pesados	10,84

IR	Intensidad eq en el ramal	74
n	numero de carriles del tronco	1
n'	numero de carriles del ramal	1
f	factor para trafico en dos carriles	1
IT	Intensidad eq total en el tronco	753
L1	longitud del ramal con 1 carril	200
L2	longitud del ramal con 2 carriles	
L	Longitud del carril	200

ID	753
D	5
Nivel de servicio	A

ENLACE: 1 - BENIDORM ALTEA-SUR (RAMALES CONEXIÓN NUEVO TRONCO)
RAMAL: TRONCO-114 IZQUIERDA DECELERACIÓN

IMD:	10.873 (AÑO 2036)
Ih tronco	842 (AÑO 2036)
Ih ramal	376 (AÑO 2036)
%pesados	10,84

IR	Intensidad en el ramal	397
n	numero de carriles del tronco	1
n'	numero de carriles del ramal	1
f	factor para trafico en dos carriles	1
IT	Intensidad eq total en el tronco	887
L1	Longitud del ramal con 1 carril	155
L2	Longitud del ramal con 2 carriles	
L	Longitud del carril	155

ID	887
D	5
Nivel de servicio	A

ENLACE: 2 - L'ALFÀS DEL PI
RAMAL: DECELERACIÓN CALZADA IZQUIERDA

IMD:	18.463 (AÑO 2036)
Ih tronco	715 (AÑO 2036)
Ih ramal	70 (AÑO 2036)
%pesados	10,84

IR	Intensidad en el ramal	74
n	numero de carriles del tronco	1
n'	numero de carriles del ramal	1
f	factor para trafico en dos carriles	1
IT	Intensidad eq total en el tronco	753
L1	Longitud del ramal con 1 carril	139
L2	Longitud del ramal con 2 carriles	
L	Longitud del carril	139

ID	753
D	4
Nivel de servicio	A

ENLACE: 3 - ALTEA CENTRO
RAMAL: ACELERACIÓN CALZADA DERECHA

IMD TRONCO: 24.090 (AÑO 2036)
Ih tronco 932 (AÑO 2036)
Ih ramal 370 (AÑO 2036)
%pesados 10,84

IR	Intensidad eq en el ramal	390
n	numero de carriles del tronco	1
n'	numero de carriles del ramal	1
f	factor para trafico en dos carriles	1
IT	Intensidad eq total en el tronco	983
L1	longitud del ramal con 1 carril	200
L2	longitud del ramal con 2 carriles	
L	Longitud del carril	200

ID 983
D 7
Nivel de servicio B

ENLACE: 3 - ALTEA CENTRO
RAMAL: DECELERACIÓN CALZADA DERECHA

IMD: 18.463 (AÑO 2036)
Ih tronco 715 (AÑO 2036)
Ih ramal 210 (AÑO 2036)
%pesados 10,84

IR	Intensidad en el ramal	222
n	numero de carriles del tronco	1
n'	numero de carriles del ramal	1
f	factor para trafico en dos carriles	1
IT	Intensidad eq total en el tronco	753
L1	Longitud del ramal con 1 carril	141
L2	Longitud del ramal con 2 carriles	
L	Longitud del carril	141

ID 753
D 4
Nivel de servicio A

ENLACE: 3 - ALTEA CENTRO
RAMAL: ACELERACIÓN CALZADA IZQUIERDA

IMD TRONCO: 18.463 (AÑO 2036)
Ih tronco 715 (AÑO 2036)
Ih ramal 210 (AÑO 2036)
%pesados 10,84

IR	Intensidad eq en el ramal	222
n	numero de carriles del tronco	1
n'	numero de carriles del ramal	1
f	factor para trafico en dos carriles	1
IT	Intensidad eq total en el tronco	753
L1	longitud del ramal con 1 carril	200
L2	longitud del ramal con 2 carriles	
L	Longitud del carril	200

ID 753
D 5
Nivel de servicio A

ENLACE: 3 - ALTEA CENTRO
RAMAL: DECELERACIÓN CALZADA IZQUIERDA

IMD: 24.090 (AÑO 2036)
Ih tronco 932 (AÑO 2036)
Ih ramal 370 (AÑO 2036)
%pesados 10,84

IR	Intensidad en el ramal	390
n	numero de carriles del tronco	1
n'	numero de carriles del ramal	1
f	factor para trafico en dos carriles	1
IT	Intensidad eq total en el tronco	983
L1	Longitud del ramal con 1 carril	125
L2	Longitud del ramal con 2 carriles	
L	Longitud del carril	125

ID 983
D 6
Nivel de servicio A

ENLACE: 4 - ALTEA NORTE
RAMAL: ACELERACIÓN CALZADA DERECHA

IMD TRONCO:	23.399 (AÑO 2036)
Ih tronco	906 (AÑO 2036)
Ih ramal	33 (AÑO 2036)
%pesados	10,84

IR	Intensidad eq en el ramal	35
n	numero de carriles del tronco	1
n'	numero de carriles del ramal	1
f	factor para trafico en dos carriles	1
IT	Intensidad eq total en el tronco	955
L1	longitud del ramal con 1 carril	200
L2	longitud del ramal con 2 carriles	
L	Longitud del carril	200

ID	955
D	6
Nivel de servicio	A

ENLACE: 4 - ALTEA NORTE
RAMAL: DECELERACIÓN CALZADA DERECHA

IMD:	24.090 (AÑO 2036)
Ih tronco	932 (AÑO 2036)
Ih ramal	803 (AÑO 2036)
%pesados	10,84

IR	Intensidad en el ramal	847
n	numero de carriles del tronco	1
n'	numero de carriles del ramal	1
f	factor para trafico en dos carriles	1
IT	Intensidad eq total en el tronco	983
L1	Longitud del ramal con 1 carril	141
L2	Longitud del ramal con 2 carriles	
L	Longitud del carril	141

ID	983
D	5
Nivel de servicio	A

ENLACE: 4 - ALTEA NORTE
RAMAL: ACELERACIÓN CALZADA IZQUIERDA

IMD TRONCO:	24.090 (AÑO 2036)
Ih tronco	932 (AÑO 2036)
Ih ramal	402 (AÑO 2036)
%pesados	10,84

IR	Intensidad eq en el ramal	423
n	numero de carriles del tronco	1
n'	numero de carriles del ramal	1
f	factor para trafico en dos carriles	1
IT	Intensidad eq total en el tronco	983
L1	longitud del ramal con 1 carril	200
L2	longitud del ramal con 2 carriles	
L	Longitud del carril	200

ID	983
D	7
Nivel de servicio	B

ENLACE: 4 - ALTEA NORTE
RAMAL: DECELERACIÓN CALZADA IZQUIERDA

IMD:	23.399 (AÑO 2036)
Ih tronco	906 (AÑO 2036)
Ih ramal	47 (AÑO 2036)
%pesados	10,84

IR	Intensidad en el ramal	49
n	numero de carriles del tronco	1
n'	numero de carriles del ramal	1
f	factor para trafico en dos carriles	1
IT	Intensidad eq total en el tronco	955
L1	Longitud del ramal con 1 carril	100
L2	Longitud del ramal con 2 carriles	
L	Longitud del carril	100

ID	955
D	6
Nivel de servicio	A

ENLACE: SEMIENLACE N-332
RAMAL: ACELERACIÓN CALZADA DERECHA

IMD TRONCO: 26.833 (AÑO 2036)
Ih tronco 1.038 (AÑO 2036)
Ih ramal 132 (AÑO 2036)
%pesados 10,84

IR	Intensidad eq en el ramal	139
n	numero de carriles del tronco	1
n'	numero de carriles del ramal	1
f	factor para trafico en dos carriles	1
IT	Intensidad eq total en el tronco	1095
L1	longitud del ramal con 1 carril	200
L2	longitud del ramal con 2 carriles	
L	Longitud del carril	200

ID	1095
D	7
Nivel de servicio	**B**

ENLACE: SEMIENLACE N-332
RAMAL: DECELERACIÓN CALZADA IZQUIERDA

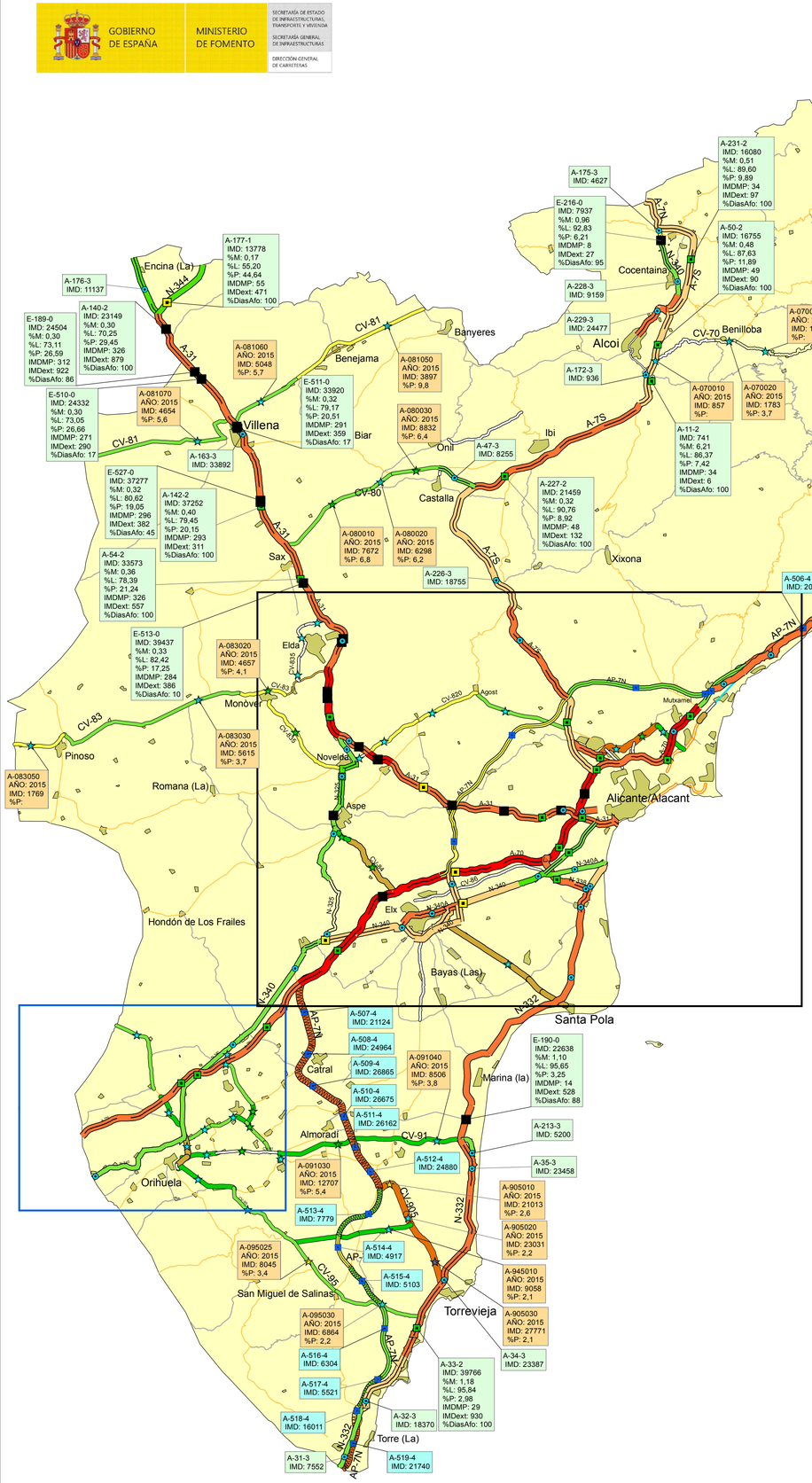
IMD: 26.833 (AÑO 2036)
Ih tronco 1.038 (AÑO 2036)
Ih ramal 132 (AÑO 2036)
%pesados 10,84

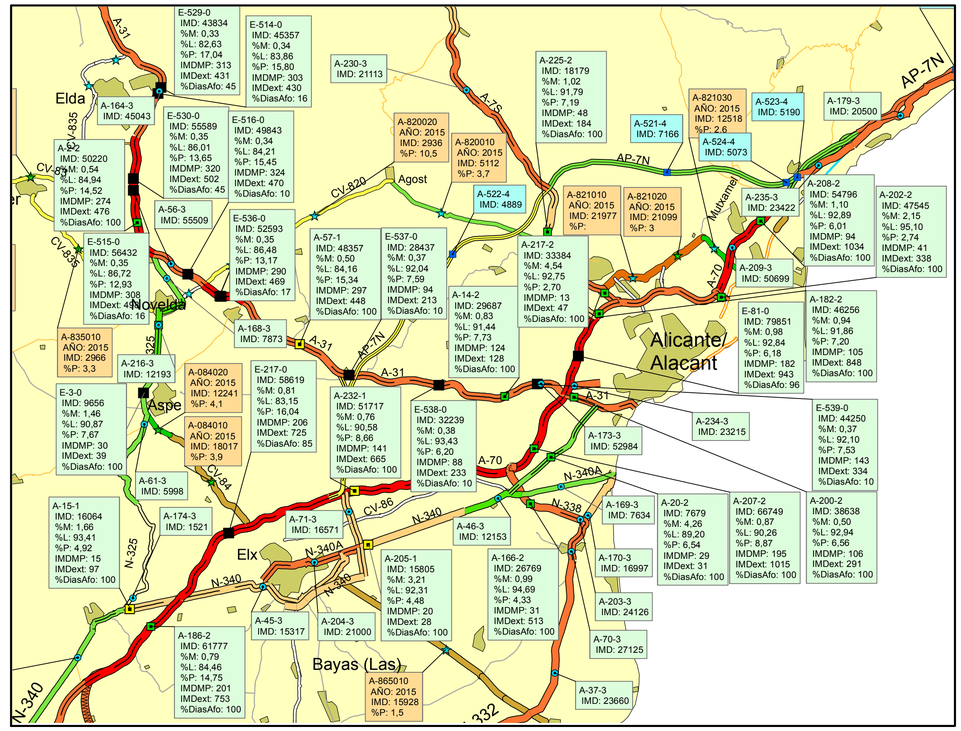
IR	Intensidad en el ramal	139
n	numero de carriles del tronco	1
n'	numero de carriles del ramal	1
f	factor para trafico en dos carriles	1
IT	Intensidad eq total en el tronco	1095
L1	Longitud del ramal con 1 carril	100
L2	Longitud del ramal con 2 carriles	
L	Longitud del carril	100

ID	1095
D	7
Nivel de servicio	**B**

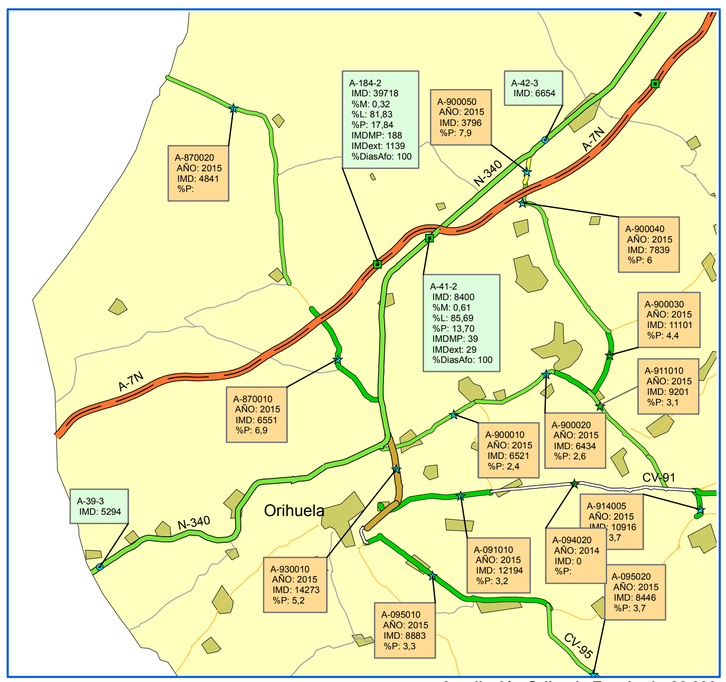
APÉNDICE 3. DATOS DE TRÁFICO. AFOROS

GOBIERNO DE ESPAÑA
MINISTERIO DE FOMENTO
SECRETARÍA DE ESTADO DE INFRAESTRUCTURAS, TRANSPORTE Y VIVIENDA
SECRETARÍA GENERAL DE INFRAESTRUCTURAS
DIRECCIÓN GENERAL DE CARRETERAS

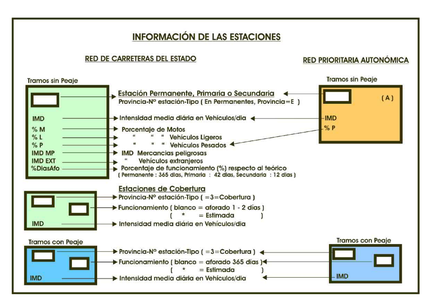




Ampliación Alicante Escala 1 : 150.000



Ampliación Orihuela Escala 1 : 80.000



MAPA DE TRÁFICO

A L I C A N T E 2015

INTENSIDAD MEDIA DIARIA DE TRÁFICO (IMD)

(Vehículos / día)

- Sin datos
- de 0 a 1.000
- de 1.001 a 2.000
- de 2.001 a 5.000
- de 5.001 a 10.000
- de 10.001 a 15000
- de 15.001 a 20.000
- de 20.001 a 50.000
- de 50.001 a 80.000
- de 80.001 a 100.000
- mas de 100.000

ESTACIONES DE AFORO

ESTADO — CCAA DIPUTACIONES

- 0 - PERMANENTE
- 5 - SEMIPERMANENTE
- 1 - PRIMARIA
- 2 - SECUNDARIA
- 3 - COBERTURA
- 4 - AUTOPISTA PEAJE

TITULARIDAD Y TIPO DE VÍA

ESTADO RCE — PRIORITARIA CCAA — TIPOLOGIA

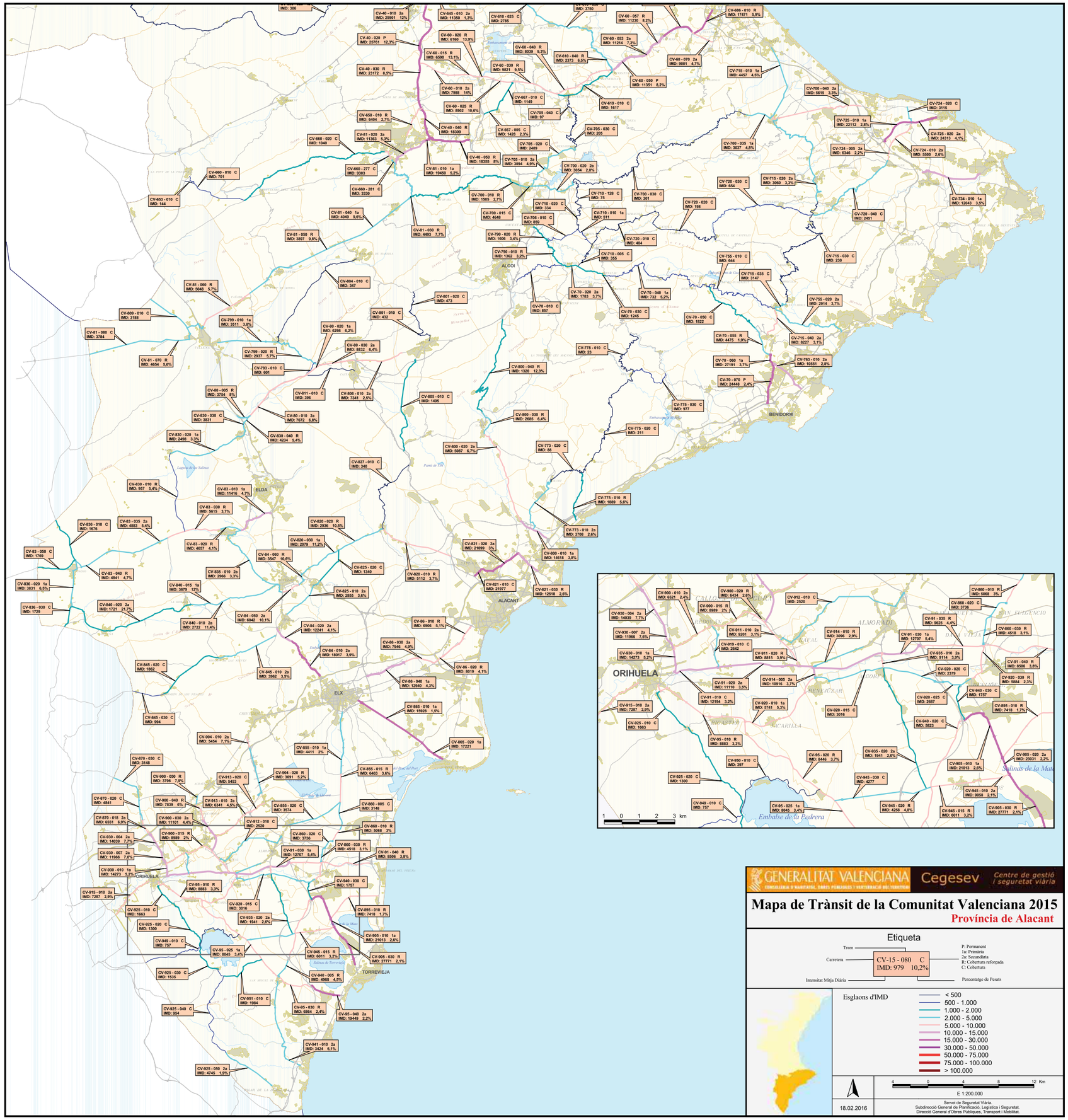
- A. LIBRE, AUTOVÍA Y DOBLE CALZADA
- AUTOPISTA DE PEAJE
- RED CONVENCIONAL

NIVEL ADMINISTRATIVO DE LA RED PRIORITARIA

- CCAA. CARRETERA DE 1º ORDEN
- CCAA. CARRETERA DE 2º ORDEN
- CCAA. CARRETERA DE 3º ORDEN
- RESTO RED

ESCALA 1 : 230.000

Actualización 31/12/2015 - Edicion 27/09/2016



GENERALITAT VALENCIANA
CONSELLERIA D'HABITATGE, OBRES PUBLIQUES I VERTEBRACIO DEL TERRITORI

Cegesev
Centre de gestió i seguretat viària

Mapa de Trànsit de la Comunitat Valenciana 2015

Província de Alacant

Etiqueta

Tram
Carretera
CV-15 - 080 C
IMD: 979 10,2%
Intensitat Mitja Diària
Percentatge de Pesats

P: Permanent
1a: Primària
2a: Secundària
R: Cobertura reforçada
C: Cobertura

Esglaons d'IMD

- < 500
- 500 - 1.000
- 1.000 - 2.000
- 2.000 - 5.000
- 5.000 - 10.000
- 10.000 - 15.000
- 15.000 - 30.000
- 30.000 - 50.000
- 50.000 - 75.000
- 75.000 - 100.000
- > 100.000

4 0 4 8 12 Km

E 1:200.000

18.02.2016

Servei de Seguretat Viària.
Subdirecció General de Planificació, Logística i Seguretat.
Direcció General d'Obres Públiques, Transport i Mobilitat.

SALIDA AP7 LEVANTE (Entrada)

Vial de dos carriles. Salida de la AP7 y de la N-332

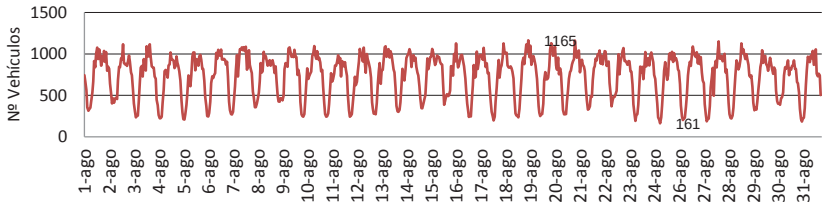
Inicio:	01/08/2015
Fin:	31/08/2015
Tipo:	Espira

IMD: 17.624 veh/día

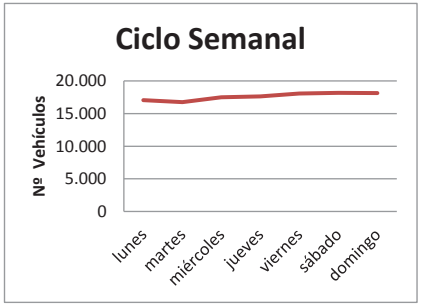
IHP: 1.165 veh/h



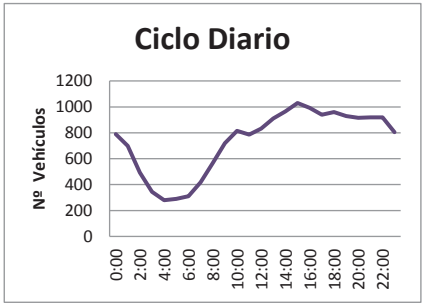
Intensidad Horaria



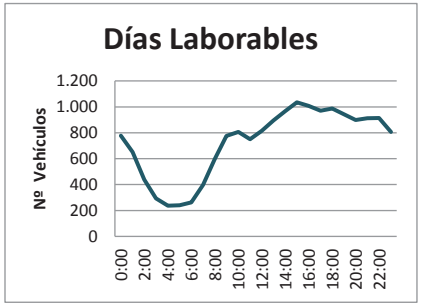
Ciclo Semanal



Ciclo Diario



Días Laborables



Días Festivos



SALIDA AP7 LEVANTE (Salida)

Vial de un carril con dirección a la AP7 y a la N-332

Inicio:	01/08/2015
Fin:	31/08/2015
Tipo:	Espira

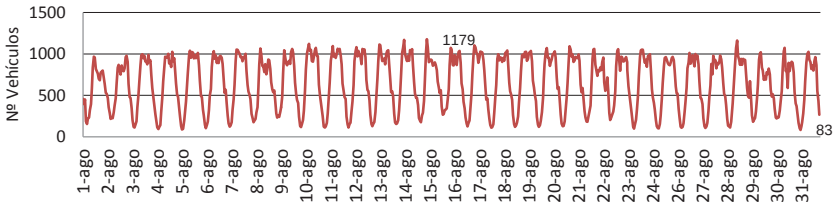
IMD: 15.591 veh/día

IHP: 1.179 veh/h

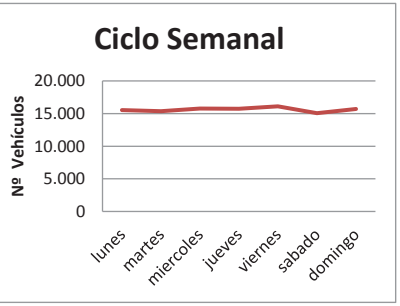
Fecha IHP: sábado 15 agosto 11:00



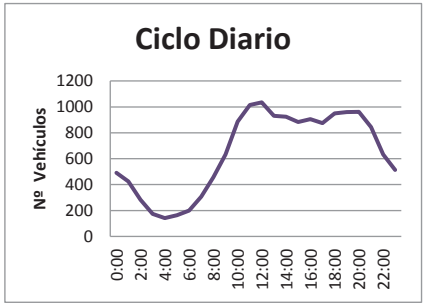
Intensidad Horaria



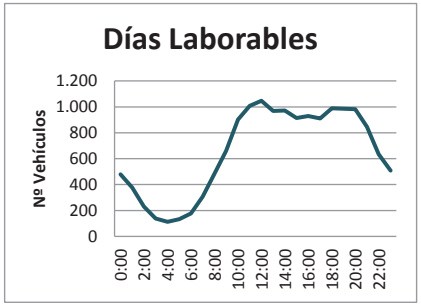
Ciclo Semanal



Ciclo Diario



Días Laborables



Días Festivos



INTENSIDADES HORARIAS AFOROS AVENIDA COMUNIDAD EUROPEA (ENLACE AP-7

	(2501) ENTRADA CRUCE 2606 NORTE (AFOROS) Intensidad	(2502) SALIDA CRUCE 2060 NORTE (AFOROS) Intensidad
01/10/02015 00:00	487	83
01/10/02015 01:00	316	53
01/10/02015 02:00	220	47
01/10/02015 03:00	162	32
01/10/02015 04:00	144	41
01/10/02015 05:00	152	42
01/10/02015 06:00	166	75
01/10/02015 07:00	373	152
01/10/02015 08:00	582	409
01/10/02015 09:00	768	552
01/10/02015 10:00	858	531
01/10/02015 11:00	925	477
01/10/02015 12:00	944	583
01/10/02015 13:00	876	519
01/10/02015 14:00	942	451
01/10/02015 15:00	973	357
01/10/02015 16:00	1060	493
01/10/02015 17:00	978	515
01/10/02015 18:00	957	466
01/10/02015 19:00	1008	433
01/10/02015 20:00	830	398
01/10/02015 21:00	715	236
01/10/02015 22:00	711	169
01/10/02015 23:00	524	114
02/10/02015 00:00	531	89
02/10/02015 01:00	347	56
02/10/02015 02:00	215	37
02/10/02015 03:00	174	39
02/10/02015 04:00	154	33
02/10/02015 05:00	149	33
02/10/02015 06:00	195	69
02/10/02015 07:00	349	134
02/10/02015 08:00	581	426
02/10/02015 09:00	756	549
02/10/02015 10:00	800	480
02/10/02015 11:00	1004	522
02/10/02015 12:00	894	517
02/10/02015 13:00	1010	464
02/10/02015 14:00	1050	426
02/10/02015 15:00	1128	345
02/10/02015 16:00	1006	487
02/10/02015 17:00	941	522
02/10/02015 18:00	984	475
02/10/02015 19:00	981	474
02/10/02015 20:00	900	425
02/10/02015 21:00	768	296
02/10/02015 22:00	793	213
02/10/02015 23:00	620	197
03/10/02015 00:00	602	151
03/10/02015 01:00	509	107
03/10/02015 02:00	369	63
03/10/02015 03:00	320	55
03/10/02015 04:00	243	37
03/10/02015 05:00	239	52
03/10/02015 06:00	231	67
03/10/02015 07:00	292	121
03/10/02015 08:00	432	157
03/10/02015 09:00	515	277
03/10/02015 10:00	703	326
03/10/02015 11:00	770	414
03/10/02015 12:00	877	465
03/10/02015 13:00	854	441
03/10/02015 14:00	882	415
03/10/02015 15:00	898	254
03/10/02015 16:00	824	297
03/10/02015 17:00	704	348
03/10/02015 18:00	813	351
03/10/02015 19:00	771	388
03/10/02015 20:00	800	335
03/10/02015 21:00	795	308
03/10/02015 22:00	916	225
03/10/02015 23:00	635	213
04/10/02015 00:00	628	258
04/10/02015 01:00	512	176
04/10/02015 02:00	415	129
04/10/02015 03:00	338	102
04/10/02015 04:00	350	110
04/10/02015 05:00	327	78
04/10/02015 06:00	309	96
04/10/02015 07:00	333	125
04/10/02015 08:00	374	157
04/10/02015 09:00	348	187
04/10/02015 10:00	468	279
04/10/02015 11:00	587	450
04/10/02015 12:00	646	491
04/10/02015 13:00	743	512
04/10/02015 14:00	817	430
04/10/02015 15:00	964	265
04/10/02015 16:00	869	291
04/10/02015 17:00	720	314
04/10/02015 18:00	872	356
04/10/02015 19:00	840	361
04/10/02015 20:00	862	359
04/10/02015 21:00	603	191
04/10/02015 22:00	684	154
04/10/02015 23:00	525	138
05/10/02015 00:00	443	96
05/10/02015 01:00	354	71
05/10/02015 02:00	248	60
05/10/02015 03:00	205	40
05/10/02015 04:00	199	35
05/10/02015 05:00	167	73
05/10/02015 06:00	165	71
05/10/02015 07:00	338	151
05/10/02015 08:00	654	407
05/10/02015 09:00	778	587

05/10/02015 10:00	778	481
05/10/02015 11:00	868	509
05/10/02015 12:00	899	492
05/10/02015 13:00	1047	449
05/10/02015 14:00	923	469
05/10/02015 15:00	1005	340
05/10/02015 16:00	932	523
05/10/02015 17:00	922	549
05/10/02015 18:00	1008	507
05/10/02015 19:00	930	442
05/10/02015 20:00	858	388
05/10/02015 21:00	694	259
05/10/02015 22:00	660	170
05/10/02015 23:00	416	104
06/10/02015 00:00	422	92
06/10/02015 01:00	258	64
06/10/02015 02:00	205	32
06/10/02015 03:00	159	34
06/10/02015 04:00	158	29
06/10/02015 05:00	111	37
06/10/02015 06:00	159	79
06/10/02015 07:00	322	172
06/10/02015 08:00	563	441
06/10/02015 09:00	504	440
06/10/02015 10:00	778	479
06/10/02015 11:00	860	511
06/10/02015 12:00	873	536
06/10/02015 13:00	960	482
06/10/02015 14:00	908	426
06/10/02015 15:00	943	350
06/10/02015 16:00	975	495
06/10/02015 17:00	940	496
06/10/02015 18:00	810	494
06/10/02015 19:00	996	485
06/10/02015 20:00	867	414
06/10/02015 21:00	755	276
06/10/02015 22:00	648	190
06/10/02015 23:00	462	120
07/10/02015 00:00	432	86
07/10/02015 01:00	335	74
07/10/02015 02:00	218	53
07/10/02015 03:00	155	35
07/10/02015 04:00	139	38
07/10/02015 05:00	140	65
07/10/02015 06:00	146	88
07/10/02015 07:00	302	162
07/10/02015 08:00	508	457
07/10/02015 09:00	646	724
07/10/02015 10:00	798	624
07/10/02015 11:00	836	564
07/10/02015 12:00	922	676
07/10/02015 13:00	1013	561
07/10/02015 14:00	845	605
07/10/02015 15:00	1071	458
07/10/02015 16:00	1011	485
07/10/02015 17:00	1016	526
07/10/02015 18:00	935	510
07/10/02015 19:00	988	507
07/10/02015 20:00	838	400
07/10/02015 21:00	768	236
07/10/02015 22:00	673	214
07/10/02015 23:00	444	167
08/10/02015 00:00	429	82
08/10/02015 01:00	299	61
08/10/02015 02:00	224	52
08/10/02015 03:00	178	37
08/10/02015 04:00	156	41
08/10/02015 05:00	119	35
08/10/02015 06:00	136	66
08/10/02015 07:00	318	174
08/10/02015 08:00	576	388
08/10/02015 09:00	723	612
08/10/02015 10:00	794	466
08/10/02015 11:00	945	561
08/10/02015 12:00	1032	495
08/10/02015 13:00	980	521
08/10/02015 14:00	792	524
08/10/02015 15:00	959	390
08/10/02015 16:00	876	502
08/10/02015 17:00	821	529
08/10/02015 18:00	845	483
08/10/02015 19:00	862	503
08/10/02015 20:00	901	396
08/10/02015 21:00	774	291
08/10/02015 22:00	722	188
08/10/02015 23:00	534	159
09/10/02015 00:00	494	113
09/10/02015 01:00	415	87
09/10/02015 02:00	286	44
09/10/02015 03:00	178	34
09/10/02015 04:00	189	41
09/10/02015 05:00	181	41
09/10/02015 06:00	162	45
09/10/02015 07:00	241	71
09/10/02015 08:00	336	161
09/10/02015 09:00	389	213
09/10/02015 10:00	562	287
09/10/02015 11:00	707	370
09/10/02015 12:00	718	395
09/10/02015 13:00	794	421
09/10/02015 14:00	753	327
09/10/02015 15:00	827	276
09/10/02015 16:00	844	294
09/10/02015 17:00	746	358
09/10/02015 18:00	758	375
09/10/02015 19:00	894	419
09/10/02015 20:00	832	406
09/10/02015 21:00	805	327
09/10/02015 22:00	768	264
09/10/02015 23:00	583	210
10/10/02015 00:00	658	188
10/10/02015 01:00	509	145

10/10/02015 02:00	382	110
10/10/02015 03:00	317	85
10/10/02015 04:00	227	80
10/10/02015 05:00	220	63
10/10/02015 06:00	266	96
10/10/02015 07:00	291	125
10/10/02015 08:00	466	198
10/10/02015 09:00	514	302
10/10/02015 10:00	737	327
10/10/02015 11:00	816	452
10/10/02015 12:00	806	467
10/10/02015 13:00	836	475
10/10/02015 14:00	855	433
10/10/02015 15:00	903	310
10/10/02015 16:00	877	333
10/10/02015 17:00	746	377
10/10/02015 18:00	914	398
10/10/02015 19:00	796	409
10/10/02015 20:00	851	434
10/10/02015 21:00	804	375
10/10/02015 22:00	789	338
10/10/02015 23:00	606	272
11/10/02015 00:00	727	251
11/10/02015 01:00	601	200
11/10/02015 02:00	457	153
11/10/02015 03:00	322	111
11/10/02015 04:00	314	98
11/10/02015 05:00	305	96
11/10/02015 06:00	324	106
11/10/02015 07:00	344	115
11/10/02015 08:00	371	172
11/10/02015 09:00	404	223
11/10/02015 10:00	495	328
11/10/02015 11:00	673	427
11/10/02015 12:00	694	522
11/10/02015 13:00	873	542
11/10/02015 14:00	905	460
11/10/02015 15:00	951	314
11/10/02015 16:00	903	305
11/10/02015 17:00	767	365
11/10/02015 18:00	851	416
11/10/02015 19:00	849	441
11/10/02015 20:00	897	460
11/10/02015 21:00	862	316
11/10/02015 22:00	770	266
11/10/02015 23:00	585	195
12/10/02015 00:00	667	187
12/10/02015 01:00	464	121
12/10/02015 02:00	301	75
12/10/02015 03:00	234	99
12/10/02015 04:00	186	66
12/10/02015 05:00	214	66
12/10/02015 06:00	181	82
12/10/02015 07:00	235	112
12/10/02015 08:00	362	160
12/10/02015 09:00	351	215
12/10/02015 10:00	678	267
12/10/02015 11:00	836	373
12/10/02015 12:00	792	439
12/10/02015 13:00	951	440
12/10/02015 14:00	843	332
12/10/02015 15:00	884	241
12/10/02015 16:00	973	328
12/10/02015 17:00	945	333
12/10/02015 18:00	908	322
12/10/02015 19:00	802	383
12/10/02015 20:00	776	346
12/10/02015 21:00	700	181
12/10/02015 22:00	627	144
12/10/02015 23:00	416	126
13/10/02015 00:00	434	93
13/10/02015 01:00	251	60
13/10/02015 02:00	203	36
13/10/02015 03:00	137	32
13/10/02015 04:00	139	59
13/10/02015 05:00	116	34
13/10/02015 06:00	130	90
13/10/02015 07:00	345	174
13/10/02015 08:00	625	412
13/10/02015 09:00	824	597
13/10/02015 10:00	876	498
13/10/02015 11:00	986	535
13/10/02015 12:00	718	528
13/10/02015 13:00	1028	454
13/10/02015 14:00	972	441
13/10/02015 15:00	983	381
13/10/02015 16:00	1035	507
13/10/02015 17:00	952	533
13/10/02015 18:00	929	498
13/10/02015 19:00	839	480
13/10/02015 20:00	776	318
13/10/02015 21:00	665	213
13/10/02015 22:00	564	155
13/10/02015 23:00	375	96
14/10/02015 00:00	337	85
14/10/02015 01:00	268	58
14/10/02015 02:00	150	30
14/10/02015 03:00	118	35
14/10/02015 04:00	131	47
14/10/02015 05:00	101	41
14/10/02015 06:00	142	76
14/10/02015 07:00	298	170
14/10/02015 08:00	530	444
14/10/02015 09:00	701	670
14/10/02015 10:00	760	600
14/10/02015 11:00	912	583
14/10/02015 12:00	866	635
14/10/02015 13:00	1027	605
14/10/02015 14:00	932	513
14/10/02015 15:00	994	452
14/10/02015 16:00	1049	493
14/10/02015 17:00	971	564

14/10/02015 18:00	978	454
14/10/02015 19:00	972	509
14/10/02015 20:00	805	381
14/10/02015 21:00	704	235
14/10/02015 22:00	684	189
14/10/02015 23:00	459	120
15/10/02015 00:00	434	82
15/10/02015 01:00	299	56
15/10/02015 02:00	207	36
15/10/02015 03:00	147	43
15/10/02015 04:00	134	63
15/10/02015 05:00	106	40
15/10/02015 06:00	143	84
15/10/02015 07:00	281	140
15/10/02015 08:00	593	415
15/10/02015 09:00	807	584
15/10/02015 10:00	855	535
15/10/02015 11:00	1005	521
15/10/02015 12:00	892	491
15/10/02015 13:00	1027	536
15/10/02015 14:00	982	459
15/10/02015 15:00	971	376
15/10/02015 16:00	1005	543
15/10/02015 17:00	990	581
15/10/02015 18:00	988	484
15/10/02015 19:00	1042	477
15/10/02015 20:00	926	346
15/10/02015 21:00	764	243
15/10/02015 22:00	726	196
15/10/02015 23:00	474	122
16/10/02015 00:00	442	101
16/10/02015 01:00	317	49
16/10/02015 02:00	196	27
16/10/02015 03:00	145	59
16/10/02015 04:00	136	46
16/10/02015 05:00	137	46
16/10/02015 06:00	144	67
16/10/02015 07:00	318	175
16/10/02015 08:00	584	380
16/10/02015 09:00	786	635
16/10/02015 10:00	895	480
16/10/02015 11:00	937	481
16/10/02015 12:00	930	526
16/10/02015 13:00	897	499
16/10/02015 14:00	861	444
16/10/02015 15:00	1089	382
16/10/02015 16:00	977	477
16/10/02015 17:00	912	551
16/10/02015 18:00	1011	507
16/10/02015 19:00	824	467
16/10/02015 20:00	922	431
16/10/02015 21:00	796	310
16/10/02015 22:00	765	211
16/10/02015 23:00	570	155
17/10/02015 00:00	550	156
17/10/02015 01:00	469	99
17/10/02015 02:00	338	80
17/10/02015 03:00	241	48
17/10/02015 04:00	201	33
17/10/02015 05:00	218	46
17/10/02015 06:00	194	71
17/10/02015 07:00	279	113
17/10/02015 08:00	415	164
17/10/02015 09:00	514	321
17/10/02015 10:00	673	338
17/10/02015 11:00	829	385
17/10/02015 12:00	763	450
17/10/02015 13:00	839	465
17/10/02015 14:00	851	371
17/10/02015 15:00	945	274
17/10/02015 16:00	775	314
17/10/02015 17:00	690	356
17/10/02015 18:00	743	397
17/10/02015 19:00	800	407
17/10/02015 20:00	832	428
17/10/02015 21:00	801	300
17/10/02015 22:00	771	217
17/10/02015 23:00	576	209
18/10/02015 00:00	551	218
18/10/02015 01:00	517	116
18/10/02015 02:00	394	94
18/10/02015 03:00	325	74
18/10/02015 04:00	258	49
18/10/02015 05:00	275	48
18/10/02015 06:00	292	74
18/10/02015 07:00	292	91
18/10/02015 08:00	365	134
18/10/02015 09:00	393	230
18/10/02015 10:00	557	266
18/10/02015 11:00	627	353
18/10/02015 12:00	679	484
18/10/02015 13:00	722	514
18/10/02015 14:00	813	504
18/10/02015 15:00	975	313
18/10/02015 16:00	810	283
18/10/02015 17:00	729	362
18/10/02015 18:00	804	390
18/10/02015 19:00	814	412
18/10/02015 20:00	761	357
18/10/02015 21:00	652	211
18/10/02015 22:00	702	209
18/10/02015 23:00	490	111
19/10/02015 00:00	416	104
19/10/02015 01:00	262	54
19/10/02015 02:00	217	45
19/10/02015 03:00	167	35
19/10/02015 04:00	158	31
19/10/02015 05:00	127	42
19/10/02015 06:00	139	77
19/10/02015 07:00	341	163
19/10/02015 08:00	624	484
19/10/02015 09:00	769	617

19/10/02015 10:00	833	467
19/10/02015 11:00	993	513
19/10/02015 12:00	916	527
19/10/02015 13:00	1012	505
19/10/02015 14:00	919	480
19/10/02015 15:00	986	357
19/10/02015 16:00	912	455
19/10/02015 17:00	890	518
19/10/02015 18:00	965	476
19/10/02015 19:00	902	478
19/10/02015 20:00	899	353
19/10/02015 21:00	660	227
19/10/02015 22:00	565	161
19/10/02015 23:00	406	110
20/10/02015 00:00	390	79
20/10/02015 01:00	233	53
20/10/02015 02:00	149	33
20/10/02015 03:00	114	39
20/10/02015 04:00	147	37
20/10/02015 05:00	97	46
20/10/02015 06:00	121	77
20/10/02015 07:00	335	160
20/10/02015 08:00	580	422
20/10/02015 09:00	753	618
20/10/02015 10:00	814	449
20/10/02015 11:00	904	479
20/10/02015 12:00	955	494
20/10/02015 13:00	1027	478
20/10/02015 14:00	947	475
20/10/02015 15:00	987	393
20/10/02015 16:00	936	464
20/10/02015 17:00	929	487
20/10/02015 18:00	918	461
20/10/02015 19:00	847	440
20/10/02015 20:00	850	339
20/10/02015 21:00	657	212
20/10/02015 22:00	615	148
20/10/02015 23:00	412	101
21/10/02015 00:00	316	67
21/10/02015 01:00	286	45
21/10/02015 02:00	210	30
21/10/02015 03:00	143	32
21/10/02015 04:00	135	28
21/10/02015 05:00	109	40
21/10/02015 06:00	134	87
21/10/02015 07:00	314	166
21/10/02015 08:00	527	497
21/10/02015 09:00	670	693
21/10/02015 10:00	700	605
21/10/02015 11:00	864	592
21/10/02015 12:00	945	563
21/10/02015 13:00	935	576
21/10/02015 14:00	1004	535
21/10/02015 15:00	981	422
21/10/02015 16:00	863	483
21/10/02015 17:00	991	496
21/10/02015 18:00	959	514
21/10/02015 19:00	895	474
21/10/02015 20:00	864	387
21/10/02015 21:00	689	191
21/10/02015 22:00	654	151
21/10/02015 23:00	445	149
22/10/02015 00:00	405	82
22/10/02015 01:00	271	49
22/10/02015 02:00	165	38
22/10/02015 03:00	149	55
22/10/02015 04:00	117	52
22/10/02015 05:00	106	39
22/10/02015 06:00	134	80
22/10/02015 07:00	297	159
22/10/02015 08:00	597	372
22/10/02015 09:00	694	544
22/10/02015 10:00	734	494
22/10/02015 11:00	866	486
22/10/02015 12:00	805	546
22/10/02015 13:00	944	493
22/10/02015 14:00	874	494
22/10/02015 15:00	953	357
22/10/02015 16:00	1044	487
22/10/02015 17:00	842	510
22/10/02015 18:00	967	505
22/10/02015 19:00	951	469
22/10/02015 20:00	935	377
22/10/02015 21:00	765	258
22/10/02015 22:00	634	172
22/10/02015 23:00	444	112
23/10/02015 00:00	456	84
23/10/02015 01:00	322	66
23/10/02015 02:00	190	60
23/10/02015 03:00	146	41
23/10/02015 04:00	140	37
23/10/02015 05:00	111	44
23/10/02015 06:00	132	64
23/10/02015 07:00	298	174
23/10/02015 08:00	573	382
23/10/02015 09:00	727	568
23/10/02015 10:00	864	450
23/10/02015 11:00	865	484
23/10/02015 12:00	944	508
23/10/02015 13:00	1058	507
23/10/02015 14:00	791	477
23/10/02015 15:00	959	375
23/10/02015 16:00	999	461
23/10/02015 17:00	857	500
23/10/02015 18:00	932	548
23/10/02015 19:00	929	465
23/10/02015 20:00	925	439
23/10/02015 21:00	787	302
23/10/02015 22:00	656	190
23/10/02015 23:00	516	192
24/10/02015 00:00	572	138
24/10/02015 01:00	435	97

24/10/02015 02:00	328	63
24/10/02015 03:00	235	48
24/10/02015 04:00	209	39
24/10/02015 05:00	171	47
24/10/02015 06:00	191	72
24/10/02015 07:00	285	100
24/10/02015 08:00	425	177
24/10/02015 09:00	540	286
24/10/02015 10:00	636	344
24/10/02015 11:00	872	408
24/10/02015 12:00	806	497
24/10/02015 13:00	796	462
24/10/02015 14:00	835	447
24/10/02015 15:00	929	304
24/10/02015 16:00	829	318
24/10/02015 17:00	717	292
24/10/02015 18:00	823	354
24/10/02015 19:00	713	392
24/10/02015 20:00	770	368
24/10/02015 21:00	740	280
24/10/02015 22:00	727	277
24/10/02015 23:00	548	178
25/10/02015 00:00	561	159
25/10/02015 01:00	456	131
25/10/02015 02:00	364	111
25/10/02015 03:00	243	81
25/10/02015 04:00	278	61
25/10/02015 05:00	223	64
25/10/02015 06:00	231	75
25/10/02015 07:00	292	98
25/10/02015 08:00	384	140
25/10/02015 09:00	416	197
25/10/02015 10:00	539	292
25/10/02015 11:00	681	400
25/10/02015 12:00	710	460
25/10/02015 13:00	829	513
25/10/02015 14:00	850	457
25/10/02015 15:00	953	263
25/10/02015 16:00	888	300
25/10/02015 17:00	829	336
25/10/02015 18:00	804	357
25/10/02015 19:00	660	286
25/10/02015 20:00	685	276
25/10/02015 21:00	545	179
25/10/02015 22:00	646	113
25/10/02015 23:00	471	132
26/10/02015 00:00	357	92
26/10/02015 01:00	257	37
26/10/02015 02:00	186	47
26/10/02015 03:00	126	54
26/10/02015 04:00	143	31
26/10/02015 05:00	108	38
26/10/02015 06:00	140	67
26/10/02015 07:00	331	173
26/10/02015 08:00	619	402
26/10/02015 09:00	808	612
26/10/02015 10:00	796	478
26/10/02015 11:00	981	536
26/10/02015 12:00	979	497
26/10/02015 13:00	967	495
26/10/02015 14:00	928	420
26/10/02015 15:00	966	370
26/10/02015 16:00	936	491
26/10/02015 17:00	869	567
26/10/02015 18:00	1037	465
26/10/02015 19:00	829	409
26/10/02015 20:00	816	293
26/10/02015 21:00	632	204
26/10/02015 22:00	572	174
26/10/02015 23:00	357	100
27/10/02015 00:00	357	82
27/10/02015 01:00	199	57
27/10/02015 02:00	148	43
27/10/02015 03:00	117	38
27/10/02015 04:00	129	28
27/10/02015 05:00	96	33
27/10/02015 06:00	140	92
27/10/02015 07:00	340	166
27/10/02015 08:00	616	427
27/10/02015 09:00	738	578
27/10/02015 10:00	839	478
27/10/02015 11:00	985	496
27/10/02015 12:00	923	508
27/10/02015 13:00	944	466
27/10/02015 14:00	853	444
27/10/02015 15:00	954	317
27/10/02015 16:00	974	508
27/10/02015 17:00	1018	563
27/10/02015 18:00	964	539
27/10/02015 19:00	1037	467
27/10/02015 20:00	873	332
27/10/02015 21:00	698	218
27/10/02015 22:00	614	158
27/10/02015 23:00	385	87
28/10/02015 00:00	337	87
28/10/02015 01:00	242	53
28/10/02015 02:00	158	34
28/10/02015 03:00	116	32
28/10/02015 04:00	106	30
28/10/02015 05:00	74	32
28/10/02015 06:00	138	73
28/10/02015 07:00	315	200
28/10/02015 08:00	583	507
28/10/02015 09:00	755	670
28/10/02015 10:00	740	633
28/10/02015 11:00	808	632
28/10/02015 12:00	859	629
28/10/02015 13:00	973	591
28/10/02015 14:00	1092	530
28/10/02015 15:00	1085	395
28/10/02015 16:00	1076	513
28/10/02015 17:00	946	538

28/10/02015 18:00	995	537
28/10/02015 19:00	971	477
28/10/02015 20:00	793	354
28/10/02015 21:00	740	214
28/10/02015 22:00	617	155
28/10/02015 23:00	415	113
29/10/02015 00:00	369	84
29/10/02015 01:00	223	52
29/10/02015 02:00	174	38
29/10/02015 03:00	105	35
29/10/02015 04:00	101	48
29/10/02015 05:00	109	44
29/10/02015 06:00	130	69
29/10/02015 07:00	342	147
29/10/02015 08:00	646	434
29/10/02015 09:00	811	592
29/10/02015 10:00	900	504
29/10/02015 11:00	980	538
29/10/02015 12:00	1025	532
29/10/02015 13:00	1068	539
29/10/02015 14:00	966	417
29/10/02015 15:00	1659	689
29/10/02015 16:00	909	528
29/10/02015 17:00	1003	543
29/10/02015 18:00	915	518
29/10/02015 19:00	907	434
29/10/02015 20:00	820	315
29/10/02015 21:00	704	230
29/10/02015 22:00	639	176
29/10/02015 23:00	390	129
30/10/02015 00:00	384	61
30/10/02015 01:00	251	54
30/10/02015 02:00	170	40
30/10/02015 03:00	122	39
30/10/02015 04:00	126	52
30/10/02015 05:00	100	51
30/10/02015 06:00	179	91
30/10/02015 07:00	435	243
30/10/02015 08:00	772	511
30/10/02015 09:00	808	585
30/10/02015 10:00	900	528
30/10/02015 11:00	968	562
30/10/02015 12:00	994	505
30/10/02015 13:00	1062	533
30/10/02015 14:00	855	444
30/10/02015 15:00	1066	386
30/10/02015 16:00	922	499
30/10/02015 17:00	927	567
30/10/02015 18:00	1020	560
30/10/02015 19:00	887	427
30/10/02015 20:00	858	377
30/10/02015 21:00	738	277
30/10/02015 22:00	676	227
30/10/02015 23:00	471	133
31/10/02015 00:00	500	128
31/10/02015 01:00	368	70
31/10/02015 02:00	234	46
31/10/02015 03:00	192	48
31/10/02015 04:00	197	43
31/10/02015 05:00	198	46
31/10/02015 06:00	221	75
31/10/02015 07:00	353	126
31/10/02015 08:00	700	244
31/10/02015 09:00	834	339
31/10/02015 10:00	885	369
31/10/02015 11:00	894	452
31/10/02015 12:00	885	475
31/10/02015 13:00	883	482
31/10/02015 14:00	822	388
31/10/02015 15:00	966	292
31/10/02015 16:00	791	363
31/10/02015 17:00	755	432
31/10/02015 18:00	870	480
31/10/02015 19:00	735	340
31/10/02015 20:00	755	305
31/10/02015 21:00	790	246
31/10/02015 22:00	727	234
31/10/02015 23:00	603	274

INTENSIDADES HORARIAS AFOROS AVENIDA COMUNIDAD EUROPEA (ENLACE AP-7)

	(2501) ENTRADA CRUCE 2606 NORTE (AFOROS) Intensidad	(2502) SALIDA CRUCE 2060 NORTE (AFOROS) Intensidad
01/11/02015 00:00	600	226
01/11/02015 01:00	479	160
01/11/02015 02:00	342	125
01/11/02015 03:00	287	99
01/11/02015 04:00	288	95
01/11/02015 05:00	297	127
01/11/02015 06:00	309	151
01/11/02015 07:00	318	110
01/11/02015 08:00	422	169
01/11/02015 09:00	469	197
01/11/02015 10:00	622	288
01/11/02015 11:00	705	376
01/11/02015 12:00	816	443
01/11/02015 13:00	821	473
01/11/02015 14:00	844	386
01/11/02015 15:00	970	239
01/11/02015 16:00	782	325
01/11/02015 17:00	811	388
01/11/02015 18:00	770	441
01/11/02015 19:00	646	284
01/11/02015 20:00	545	207
01/11/02015 21:00	568	172
01/11/02015 22:00	476	122
01/11/02015 23:00	338	101
02/11/02015 00:00	341	67
02/11/02015 01:00	212	57
02/11/02015 02:00	166	36
02/11/02015 03:00	110	40
02/11/02015 04:00	131	54
02/11/02015 05:00	81	58
02/11/02015 06:00	171	92
02/11/02015 07:00	396	269
02/11/02015 08:00	603	495
02/11/02015 09:00	699	569
02/11/02015 10:00	822	479
02/11/02015 11:00	834	467
02/11/02015 12:00	864	435
02/11/02015 13:00	923	430
02/11/02015 14:00	862	386
02/11/02015 15:00	865	372
02/11/02015 16:00	991	474
02/11/02015 17:00	960	501
02/11/02015 18:00	943	465
02/11/02015 19:00	855	361
02/11/02015 20:00	708	252
02/11/02015 21:00	614	205
02/11/02015 22:00	424	162
02/11/02015 23:00	307	79
03/11/02015 00:00	298	85
03/11/02015 01:00	200	63
03/11/02015 02:00	128	51
03/11/02015 03:00	106	43
03/11/02015 04:00	105	29
03/11/02015 05:00	83	42
03/11/02015 06:00	157	78
03/11/02015 07:00	362	204
03/11/02015 08:00	692	496
03/11/02015 09:00	767	525
03/11/02015 10:00	858	490
03/11/02015 11:00	852	534
03/11/02015 12:00	966	451
03/11/02015 13:00	979	486
03/11/02015 14:00	855	407
03/11/02015 15:00	983	420
03/11/02015 16:00	929	465
03/11/02015 17:00	902	576
03/11/02015 18:00	888	469
03/11/02015 19:00	884	408
03/11/02015 20:00	824	322
03/11/02015 21:00	628	224
03/11/02015 22:00	511	131
03/11/02015 23:00	340	98
04/11/02015 00:00	379	68
04/11/02015 01:00	209	50
04/11/02015 02:00	123	32
04/11/02015 03:00	95	38
04/11/02015 04:00	105	53
04/11/02015 05:00	87	41
04/11/02015 06:00	167	90
04/11/02015 07:00	353	260
04/11/02015 08:00	534	598
04/11/02015 09:00	696	677
04/11/02015 10:00	737	589
04/11/02015 11:00	870	582
04/11/02015 12:00	724	605
04/11/02015 13:00	966	586
04/11/02015 14:00	937	494
04/11/02015 15:00	962	407
04/11/02015 16:00	973	563
04/11/02015 17:00	969	555
04/11/02015 18:00	0	0
04/11/02015 19:00	0	0
04/11/02015 20:00	0	0
04/11/02015 21:00	0	0
04/11/02015 22:00	0	0
04/11/02015 23:00	0	0
05/11/02015 00:00	0	0
05/11/02015 01:00	0	0
05/11/02015 02:00	0	0
05/11/02015 03:00	0	0
05/11/02015 04:00	0	0
05/11/02015 05:00	0	0
05/11/02015 06:00	0	0
05/11/02015 07:00	0	0

05/11/02015 08:00	0	0
05/11/02015 09:00	0	0
05/11/02015 10:00	0	0
05/11/02015 11:00	0	0
05/11/02015 12:00	0	0
05/11/02015 13:00	0	0
05/11/02015 14:00	0	0
05/11/02015 15:00	0	0
05/11/02015 16:00	0	0
05/11/02015 17:00	0	0
05/11/02015 18:00	0	0
05/11/02015 19:00	0	0
05/11/02015 20:00	0	0
05/11/02015 21:00	0	0
05/11/02015 22:00	0	0
05/11/02015 23:00	0	0
06/11/02015 00:00	0	0
06/11/02015 01:00	0	0
06/11/02015 02:00	0	0
06/11/02015 03:00	0	0
06/11/02015 04:00	0	0
06/11/02015 05:00	0	0
06/11/02015 06:00	0	0
06/11/02015 07:00	0	0
06/11/02015 08:00	0	0
06/11/02015 09:00	1296	824
06/11/02015 10:00	879	438
06/11/02015 11:00	920	527
06/11/02015 12:00	856	508
06/11/02015 13:00	1011	517
06/11/02015 14:00	922	442
06/11/02015 15:00	1060	389
06/11/02015 16:00	1005	446
06/11/02015 17:00	932	569
06/11/02015 18:00	926	536
06/11/02015 19:00	861	454
06/11/02015 20:00	824	392
06/11/02015 21:00	783	309
06/11/02015 22:00	680	217
06/11/02015 23:00	437	168
07/11/02015 00:00	437	109
07/11/02015 01:00	319	72
07/11/02015 02:00	274	72
07/11/02015 03:00	202	43
07/11/02015 04:00	202	56
07/11/02015 05:00	170	49
07/11/02015 06:00	206	83
07/11/02015 07:00	363	107
07/11/02015 08:00	441	249
07/11/02015 09:00	626	356
07/11/02015 10:00	786	328
07/11/02015 11:00	817	468
07/11/02015 12:00	919	492
07/11/02015 13:00	964	487
07/11/02015 14:00	918	365
07/11/02015 15:00	962	287
07/11/02015 16:00	830	354
07/11/02015 17:00	707	386
07/11/02015 18:00	865	431
07/11/02015 19:00	762	382
07/11/02015 20:00	795	340
07/11/02015 21:00	775	311
07/11/02015 22:00	678	232
07/11/02015 23:00	550	193
08/11/02015 00:00	522	180
08/11/02015 01:00	401	122
08/11/02015 02:00	326	95
08/11/02015 03:00	279	65
08/11/02015 04:00	230	77
08/11/02015 05:00	220	64
08/11/02015 06:00	275	77
08/11/02015 07:00	298	86
08/11/02015 08:00	414	165
08/11/02015 09:00	413	248
08/11/02015 10:00	633	345
08/11/02015 11:00	635	383
08/11/02015 12:00	774	475
08/11/02015 13:00	896	546
08/11/02015 14:00	958	340
08/11/02015 15:00	1070	310
08/11/02015 16:00	842	308
08/11/02015 17:00	855	398
08/11/02015 18:00	854	427
08/11/02015 19:00	729	354
08/11/02015 20:00	640	248
08/11/02015 21:00	690	188
08/11/02015 22:00	575	152
08/11/02015 23:00	555	121
09/11/02015 00:00	388	80
09/11/02015 01:00	288	67
09/11/02015 02:00	251	53
09/11/02015 03:00	174	43
09/11/02015 04:00	148	34
09/11/02015 05:00	140	51
09/11/02015 06:00	196	75
09/11/02015 07:00	355	118
09/11/02015 08:00	526	233
09/11/02015 09:00	655	312
09/11/02015 10:00	860	394
09/11/02015 11:00	975	347
09/11/02015 12:00	883	372
09/11/02015 13:00	922	375
09/11/02015 14:00	872	250
09/11/02015 15:00	984	261
09/11/02015 16:00	743	263
09/11/02015 17:00	837	331
09/11/02015 18:00	787	379
09/11/02015 19:00	666	297
09/11/02015 20:00	610	283
09/11/02015 21:00	589	227

09/11/02015 22:00	509	134
09/11/02015 23:00	366	126
10/11/02015 00:00	357	69
10/11/02015 01:00	243	86
10/11/02015 02:00	229	58
10/11/02015 03:00	193	61
10/11/02015 04:00	181	60
10/11/02015 05:00	128	55
10/11/02015 06:00	188	69
10/11/02015 07:00	297	100
10/11/02015 08:00	515	196
10/11/02015 09:00	548	274
10/11/02015 10:00	739	332
10/11/02015 11:00	876	374
10/11/02015 12:00	905	382
10/11/02015 13:00	885	416
10/11/02015 14:00	827	308
10/11/02015 15:00	959	234
10/11/02015 16:00	912	268
10/11/02015 17:00	832	366
10/11/02015 18:00	827	389
10/11/02015 19:00	765	331
10/11/02015 20:00	683	248
10/11/02015 21:00	685	181
10/11/02015 22:00	619	152
10/11/02015 23:00	397	92
11/11/02015 00:00	423	80
11/11/02015 01:00	384	67
11/11/02015 02:00	250	28
11/11/02015 03:00	170	41
11/11/02015 04:00	194	34
11/11/02015 05:00	139	45
11/11/02015 06:00	210	71
11/11/02015 07:00	358	190
11/11/02015 08:00	596	412
11/11/02015 09:00	649	542
11/11/02015 10:00	823	527
11/11/02015 11:00	922	561
11/11/02015 12:00	1000	659
11/11/02015 13:00	1104	560
11/11/02015 14:00	1095	479
11/11/02015 15:00	1041	339
11/11/02015 16:00	955	417
11/11/02015 17:00	886	485
11/11/02015 18:00	914	512
11/11/02015 19:00	903	349
11/11/02015 20:00	824	273
11/11/02015 21:00	733	201
11/11/02015 22:00	642	136
11/11/02015 23:00	402	114
12/11/02015 00:00	375	85
12/11/02015 01:00	250	42
12/11/02015 02:00	200	60
12/11/02015 03:00	162	38
12/11/02015 04:00	137	38
12/11/02015 05:00	125	46
12/11/02015 06:00	206	85
12/11/02015 07:00	401	200
12/11/02015 08:00	646	523
12/11/02015 09:00	736	546
12/11/02015 10:00	825	514
12/11/02015 11:00	952	490
12/11/02015 12:00	952	565
12/11/02015 13:00	973	569
12/11/02015 14:00	935	416
12/11/02015 15:00	1065	422
12/11/02015 16:00	1029	525
12/11/02015 17:00	879	521
12/11/02015 18:00	916	495
12/11/02015 19:00	950	450
12/11/02015 20:00	834	262
12/11/02015 21:00	771	208
12/11/02015 22:00	656	145
12/11/02015 23:00	447	103
13/11/02015 00:00	418	74
13/11/02015 01:00	287	46
13/11/02015 02:00	193	64
13/11/02015 03:00	162	49
13/11/02015 04:00	166	35
13/11/02015 05:00	141	54
13/11/02015 06:00	204	83
13/11/02015 07:00	417	230
13/11/02015 08:00	708	418
13/11/02015 09:00	758	536
13/11/02015 10:00	853	455
13/11/02015 11:00	968	487
13/11/02015 12:00	957	556
13/11/02015 13:00	1083	536
13/11/02015 14:00	926	381
13/11/02015 15:00	1023	375
13/11/02015 16:00	965	436
13/11/02015 17:00	1007	534
13/11/02015 18:00	914	490
13/11/02015 19:00	891	410
13/11/02015 20:00	824	288
13/11/02015 21:00	761	215
13/11/02015 22:00	553	170
13/11/02015 23:00	443	156
14/11/02015 00:00	496	117
14/11/02015 01:00	384	77
14/11/02015 02:00	266	70
14/11/02015 03:00	235	37
14/11/02015 04:00	213	37
14/11/02015 05:00	193	43
14/11/02015 06:00	248	85
14/11/02015 07:00	314	120
14/11/02015 08:00	498	214
14/11/02015 09:00	585	296
14/11/02015 10:00	702	353
14/11/02015 11:00	839	443

14/11/02015 12:00	841	478
14/11/02015 13:00	876	536
14/11/02015 14:00	804	356
14/11/02015 15:00	900	320
14/11/02015 16:00	873	306
14/11/02015 17:00	775	323
14/11/02015 18:00	781	390
14/11/02015 19:00	695	343
14/11/02015 20:00	753	263
14/11/02015 21:00	718	255
14/11/02015 22:00	596	177
14/11/02015 23:00	515	159
15/11/02015 00:00	515	175
15/11/02015 01:00	405	94
15/11/02015 02:00	308	79
15/11/02015 03:00	218	62
15/11/02015 04:00	226	57
15/11/02015 05:00	198	46
15/11/02015 06:00	221	71
15/11/02015 07:00	293	101
15/11/02015 08:00	418	130
15/11/02015 09:00	413	198
15/11/02015 10:00	500	231
15/11/02015 11:00	606	383
15/11/02015 12:00	725	459
15/11/02015 13:00	833	510
15/11/02015 14:00	848	394
15/11/02015 15:00	1016	271
15/11/02015 16:00	992	343
15/11/02015 17:00	889	440
15/11/02015 18:00	831	420
15/11/02015 19:00	651	318
15/11/02015 20:00	659	245
15/11/02015 21:00	584	165
15/11/02015 22:00	529	119
15/11/02015 23:00	371	127
16/11/02015 00:00	297	69
16/11/02015 01:00	196	47
16/11/02015 02:00	146	33
16/11/02015 03:00	100	25
16/11/02015 04:00	103	32
16/11/02015 05:00	94	42
16/11/02015 06:00	164	71
16/11/02015 07:00	384	247
16/11/02015 08:00	659	485
16/11/02015 09:00	751	555
16/11/02015 10:00	880	504
16/11/02015 11:00	875	499
16/11/02015 12:00	978	489
16/11/02015 13:00	980	440
16/11/02015 14:00	876	412
16/11/02015 15:00	981	383
16/11/02015 16:00	891	482
16/11/02015 17:00	881	541
16/11/02015 18:00	948	535
16/11/02015 19:00	807	393
16/11/02015 20:00	764	246
16/11/02015 21:00	568	203
16/11/02015 22:00	430	117
16/11/02015 23:00	270	88
17/11/02015 00:00	239	63
17/11/02015 01:00	158	48
17/11/02015 02:00	128	32
17/11/02015 03:00	99	39
17/11/02015 04:00	95	25
17/11/02015 05:00	67	50
17/11/02015 06:00	136	89
17/11/02015 07:00	360	218
17/11/02015 08:00	660	487
17/11/02015 09:00	720	574
17/11/02015 10:00	821	506
17/11/02015 11:00	824	482
17/11/02015 12:00	924	492
17/11/02015 13:00	997	537
17/11/02015 14:00	923	399
17/11/02015 15:00	935	422
17/11/02015 16:00	894	526
17/11/02015 17:00	903	527
17/11/02015 18:00	1000	481
17/11/02015 19:00	829	364
17/11/02015 20:00	757	299
17/11/02015 21:00	570	186
17/11/02015 22:00	446	118
17/11/02015 23:00	306	101
18/11/02015 00:00	258	61
18/11/02015 01:00	189	33
18/11/02015 02:00	130	38
18/11/02015 03:00	100	24
18/11/02015 04:00	83	26
18/11/02015 05:00	55	32
18/11/02015 06:00	125	86
18/11/02015 07:00	351	224
18/11/02015 08:00	581	563
18/11/02015 09:00	695	630
18/11/02015 10:00	737	590
18/11/02015 11:00	827	522
18/11/02015 12:00	855	594
18/11/02015 13:00	913	581
18/11/02015 14:00	860	458
18/11/02015 15:00	1023	449
18/11/02015 16:00	997	488
18/11/02015 17:00	773	558
18/11/02015 18:00	894	504
18/11/02015 19:00	883	406
18/11/02015 20:00	781	298
18/11/02015 21:00	659	192
18/11/02015 22:00	457	134
18/11/02015 23:00	312	82
19/11/02015 00:00	282	57
19/11/02015 01:00	160	40

19/11/02015 02:00	103	51
19/11/02015 03:00	87	38
19/11/02015 04:00	71	36
19/11/02015 05:00	78	66
19/11/02015 06:00	137	85
19/11/02015 07:00	332	209
19/11/02015 08:00	668	446
19/11/02015 09:00	691	555
19/11/02015 10:00	852	493
19/11/02015 11:00	881	482
19/11/02015 12:00	934	509
19/11/02015 13:00	970	486
19/11/02015 14:00	898	389
19/11/02015 15:00	923	384
19/11/02015 16:00	958	520
19/11/02015 17:00	924	562
19/11/02015 18:00	1008	490
19/11/02015 19:00	847	411
19/11/02015 20:00	805	303
19/11/02015 21:00	610	196
19/11/02015 22:00	487	146
19/11/02015 23:00	308	97
20/11/02015 00:00	338	70
20/11/02015 01:00	160	55
20/11/02015 02:00	100	20
20/11/02015 03:00	98	30
20/11/02015 04:00	108	36
20/11/02015 05:00	76	68
20/11/02015 06:00	151	83
20/11/02015 07:00	329	202
20/11/02015 08:00	666	446
20/11/02015 09:00	770	533
20/11/02015 10:00	775	436
20/11/02015 11:00	889	462
20/11/02015 12:00	939	548
20/11/02015 13:00	1007	498
20/11/02015 14:00	981	379
20/11/02015 15:00	1024	409
20/11/02015 16:00	945	457
20/11/02015 17:00	890	485
20/11/02015 18:00	933	483
20/11/02015 19:00	892	414
20/11/02015 20:00	762	309
20/11/02015 21:00	647	203
20/11/02015 22:00	527	185
20/11/02015 23:00	406	143
21/11/02015 00:00	384	124
21/11/02015 01:00	301	65
21/11/02015 02:00	255	63
21/11/02015 03:00	180	59
21/11/02015 04:00	155	37
21/11/02015 05:00	122	47
21/11/02015 06:00	146	57
21/11/02015 07:00	262	119
21/11/02015 08:00	405	191
21/11/02015 09:00	502	306
21/11/02015 10:00	709	321
21/11/02015 11:00	746	393
21/11/02015 12:00	810	496
21/11/02015 13:00	906	450
21/11/02015 14:00	766	383
21/11/02015 15:00	808	277
21/11/02015 16:00	716	319
21/11/02015 17:00	737	360
21/11/02015 18:00	571	310
21/11/02015 19:00	519	249
21/11/02015 20:00	786	277
21/11/02015 21:00	674	289
21/11/02015 22:00	555	172
21/11/02015 23:00	419	158
22/11/02015 00:00	419	133
22/11/02015 01:00	288	105
22/11/02015 02:00	252	65
22/11/02015 03:00	200	49
22/11/02015 04:00	181	60
22/11/02015 05:00	209	52
22/11/02015 06:00	181	57
22/11/02015 07:00	236	78
22/11/02015 08:00	310	138
22/11/02015 09:00	319	201
22/11/02015 10:00	488	247
22/11/02015 11:00	587	399
22/11/02015 12:00	684	455
22/11/02015 13:00	719	509
22/11/02015 14:00	832	409
22/11/02015 15:00	1041	296
22/11/02015 16:00	804	292
22/11/02015 17:00	814	377
22/11/02015 18:00	751	401
22/11/02015 19:00	606	268
22/11/02015 20:00	575	213
22/11/02015 21:00	542	151
22/11/02015 22:00	416	97
22/11/02015 23:00	278	92
23/11/02015 00:00	239	67
23/11/02015 01:00	171	34
23/11/02015 02:00	125	72
23/11/02015 03:00	94	38
23/11/02015 04:00	80	53
23/11/02015 05:00	65	60
23/11/02015 06:00	146	72
23/11/02015 07:00	343	198
23/11/02015 08:00	620	476
23/11/02015 09:00	805	558
23/11/02015 10:00	890	419
23/11/02015 11:00	869	471
23/11/02015 12:00	950	470
23/11/02015 13:00	1042	473
23/11/02015 14:00	728	377
23/11/02015 15:00	914	368

23/11/02015 16:00	887	446
23/11/02015 17:00	960	540
23/11/02015 18:00	1027	440
23/11/02015 19:00	870	344
23/11/02015 20:00	683	231
23/11/02015 21:00	568	156
23/11/02015 22:00	387	128
23/11/02015 23:00	275	66
24/11/02015 00:00	207	51
24/11/02015 01:00	142	42
24/11/02015 02:00	87	31
24/11/02015 03:00	69	23
24/11/02015 04:00	62	33
24/11/02015 05:00	66	40
24/11/02015 06:00	109	74
24/11/02015 07:00	337	204
24/11/02015 08:00	624	488
24/11/02015 09:00	840	566
24/11/02015 10:00	819	461
24/11/02015 11:00	851	486
24/11/02015 12:00	908	442
24/11/02015 13:00	998	514
24/11/02015 14:00	850	393
24/11/02015 15:00	954	390
24/11/02015 16:00	994	474
24/11/02015 17:00	942	574
24/11/02015 18:00	898	454
24/11/02015 19:00	841	361
24/11/02015 20:00	765	255
24/11/02015 21:00	546	174
24/11/02015 22:00	413	122
24/11/02015 23:00	254	81
25/11/02015 00:00	236	45
25/11/02015 01:00	157	52
25/11/02015 02:00	83	28
25/11/02015 03:00	87	58
25/11/02015 04:00	65	24
25/11/02015 05:00	71	43
25/11/02015 06:00	127	76
25/11/02015 07:00	319	209
25/11/02015 08:00	550	517
25/11/02015 09:00	651	692
25/11/02015 10:00	767	583
25/11/02015 11:00	850	536
25/11/02015 12:00	855	564
25/11/02015 13:00	952	549
25/11/02015 14:00	865	491
25/11/02015 15:00	1004	424
25/11/02015 16:00	872	461
25/11/02015 17:00	923	523
25/11/02015 18:00	919	516
25/11/02015 19:00	839	404
25/11/02015 20:00	720	285
25/11/02015 21:00	582	173
25/11/02015 22:00	440	139
25/11/02015 23:00	335	92
26/11/02015 00:00	282	60
26/11/02015 01:00	145	37
26/11/02015 02:00	98	31
26/11/02015 03:00	63	40
26/11/02015 04:00	75	33
26/11/02015 05:00	65	59
26/11/02015 06:00	116	76
26/11/02015 07:00	302	209
26/11/02015 08:00	592	473
26/11/02015 09:00	716	535
26/11/02015 10:00	777	466
26/11/02015 11:00	840	529
26/11/02015 12:00	908	499
26/11/02015 13:00	991	493
26/11/02015 14:00	827	419
26/11/02015 15:00	918	369
26/11/02015 16:00	1011	508
26/11/02015 17:00	869	493
26/11/02015 18:00	906	508
26/11/02015 19:00	852	359
26/11/02015 20:00	769	254
26/11/02015 21:00	600	186
26/11/02015 22:00	459	155
26/11/02015 23:00	296	86
27/11/02015 00:00	262	56
27/11/02015 01:00	178	40
27/11/02015 02:00	105	39
27/11/02015 03:00	83	29
27/11/02015 04:00	70	33
27/11/02015 05:00	68	42
27/11/02015 06:00	114	84
27/11/02015 07:00	348	198
27/11/02015 08:00	647	472
27/11/02015 09:00	711	520
27/11/02015 10:00	841	389
27/11/02015 11:00	1021	449
27/11/02015 12:00	1045	492
27/11/02015 13:00	973	520
27/11/02015 14:00	884	388
27/11/02015 15:00	949	372
27/11/02015 16:00	979	444
27/11/02015 17:00	883	563
27/11/02015 18:00	966	508
27/11/02015 19:00	852	419
27/11/02015 20:00	737	329
27/11/02015 21:00	656	249
27/11/02015 22:00	526	198
27/11/02015 23:00	412	160
28/11/02015 00:00	376	83
28/11/02015 01:00	285	71
28/11/02015 02:00	194	52
28/11/02015 03:00	158	52
28/11/02015 04:00	132	33
28/11/02015 05:00	136	52

28/11/02015 06:00	195	79
28/11/02015 07:00	246	128
28/11/02015 08:00	374	229
28/11/02015 09:00	489	299
28/11/02015 10:00	693	376
28/11/02015 11:00	790	411
28/11/02015 12:00	752	490
28/11/02015 13:00	862	491
28/11/02015 14:00	762	360
28/11/02015 15:00	850	287
28/11/02015 16:00	744	304
28/11/02015 17:00	705	410
28/11/02015 18:00	760	461
28/11/02015 19:00	682	340
28/11/02015 20:00	720	270
28/11/02015 21:00	686	243
28/11/02015 22:00	591	185
28/11/02015 23:00	463	201
29/11/02015 00:00	423	149
29/11/02015 01:00	335	115
29/11/02015 02:00	230	74
29/11/02015 03:00	201	60
29/11/02015 04:00	195	44
29/11/02015 05:00	178	54
29/11/02015 06:00	200	79
29/11/02015 07:00	265	80
29/11/02015 08:00	361	227
29/11/02015 09:00	447	284
29/11/02015 10:00	583	356
29/11/02015 11:00	686	388
29/11/02015 12:00	796	473
29/11/02015 13:00	823	477
29/11/02015 14:00	847	398
29/11/02015 15:00	963	321
29/11/02015 16:00	969	305
29/11/02015 17:00	780	347
29/11/02015 18:00	790	322
29/11/02015 19:00	625	260
29/11/02015 20:00	538	200
29/11/02015 21:00	482	155
29/11/02015 22:00	378	94
29/11/02015 23:00	320	85
30/11/02015 00:00	227	56
30/11/02015 01:00	156	48
30/11/02015 02:00	93	47
30/11/02015 03:00	65	45
30/11/02015 04:00	92	24
30/11/02015 05:00	78	38
30/11/02015 06:00	139	75
30/11/02015 07:00	346	201
30/11/02015 08:00	643	514
30/11/02015 09:00	765	555
30/11/02015 10:00	848	444
30/11/02015 11:00	842	493
30/11/02015 12:00	894	520
30/11/02015 13:00	1031	513
30/11/02015 14:00	812	387
30/11/02015 15:00	980	398
30/11/02015 16:00	969	498
30/11/02015 17:00	929	508
30/11/02015 18:00	909	482
30/11/02015 19:00	946	396
30/11/02015 20:00	726	259
30/11/02015 21:00	559	166
30/11/02015 22:00	391	118
30/11/02015 23:00	245	81

INTENSIDADES HORARIAS AFOROS AVENIDA COMUNIDAD EUROPEA (ENLACE AP-7)

	(2501) ENTRADA CRUCE 2606 NORTE (AFOROS) Intensidad	(2502) SALIDA CRUCE 2060 NORTE (AFOROS) Intensidad
15/12/02015 00:00	234	46
15/12/02015 01:00	129	42
15/12/02015 02:00	98	39
15/12/02015 03:00	76	41
15/12/02015 04:00	70	43
15/12/02015 05:00	71	48
15/12/02015 06:00	120	72
15/12/02015 07:00	329	200
15/12/02015 08:00	642	492
15/12/02015 09:00	730	519
15/12/02015 10:00	843	432
15/12/02015 11:00	809	482
15/12/02015 12:00	893	494
15/12/02015 13:00	1058	497
15/12/02015 14:00	803	406
15/12/02015 15:00	910	389
15/12/02015 16:00	960	422
15/12/02015 17:00	902	492
15/12/02015 18:00	1026	443
15/12/02015 19:00	923	355
15/12/02015 20:00	783	289
15/12/02015 21:00	590	165
15/12/02015 22:00	392	123
15/12/02015 23:00	255	86
16/12/02015 00:00	220	46
16/12/02015 01:00	153	48
16/12/02015 02:00	105	63
16/12/02015 03:00	80	35
16/12/02015 04:00	67	44
16/12/02015 05:00	65	45
16/12/02015 06:00	126	76
16/12/02015 07:00	326	249
16/12/02015 08:00	555	536
16/12/02015 09:00	640	647
16/12/02015 10:00	706	586
16/12/02015 11:00	803	591
16/12/02015 12:00	803	578
16/12/02015 13:00	920	565
16/12/02015 14:00	955	454
16/12/02015 15:00	1060	408
16/12/02015 16:00	843	448
16/12/02015 17:00	916	533
16/12/02015 18:00	978	464
16/12/02015 19:00	881	399
16/12/02015 20:00	716	289
16/12/02015 21:00	595	181
16/12/02015 22:00	435	125
16/12/02015 23:00	293	97
17/12/02015 00:00	269	56
17/12/02015 01:00	152	45
17/12/02015 02:00	104	30
17/12/02015 03:00	73	34
17/12/02015 04:00	72	36
17/12/02015 05:00	70	38
17/12/02015 06:00	121	85
17/12/02015 07:00	287	205
17/12/02015 08:00	593	444
17/12/02015 09:00	718	510
17/12/02015 10:00	878	441
17/12/02015 11:00	821	521
17/12/02015 12:00	937	517
17/12/02015 13:00	969	528
17/12/02015 14:00	828	429
17/12/02015 15:00	888	361
17/12/02015 16:00	964	457
17/12/02015 17:00	961	503
17/12/02015 18:00	933	482
17/12/02015 19:00	966	372
17/12/02015 20:00	779	296
17/12/02015 21:00	600	206
17/12/02015 22:00	415	140
17/12/02015 23:00	289	116
18/12/02015 00:00	305	83
18/12/02015 01:00	222	55
18/12/02015 02:00	138	38
18/12/02015 03:00	85	32
18/12/02015 04:00	81	41
18/12/02015 05:00	78	49
18/12/02015 06:00	118	70
18/12/02015 07:00	315	199
18/12/02015 08:00	563	477
18/12/02015 09:00	706	513
18/12/02015 10:00	829	404
18/12/02015 11:00	852	513
18/12/02015 12:00	1191	528
18/12/02015 13:00	1000	509
18/12/02015 14:00	758	435
18/12/02015 15:00	971	374
18/12/02015 16:00	845	475
18/12/02015 17:00	957	516
18/12/02015 18:00	948	491
18/12/02015 19:00	926	384
18/12/02015 20:00	744	372
18/12/02015 21:00	704	324
18/12/02015 22:00	467	195
18/12/02015 23:00	369	121
19/12/02015 00:00	446	114
19/12/02015 01:00	368	78
19/12/02015 02:00	278	77
19/12/02015 03:00	222	60
19/12/02015 04:00	200	73
19/12/02015 05:00	175	57
19/12/02015 06:00	172	79
19/12/02015 07:00	238	115

19/12/02015 08:00	367	186
19/12/02015 09:00	474	305
19/12/02015 10:00	611	308
19/12/02015 11:00	749	458
19/12/02015 12:00	789	539
19/12/02015 13:00	790	482
19/12/02015 14:00	783	349
19/12/02015 15:00	781	285
19/12/02015 16:00	697	314
19/12/02015 17:00	695	376
19/12/02015 18:00	743	375
19/12/02015 19:00	744	327
19/12/02015 20:00	700	331
19/12/02015 21:00	703	295
19/12/02015 22:00	534	208
19/12/02015 23:00	429	168
20/12/02015 00:00	384	171
20/12/02015 01:00	391	135
20/12/02015 02:00	279	85
20/12/02015 03:00	241	76
20/12/02015 04:00	229	73
20/12/02015 05:00	263	72
20/12/02015 06:00	207	72
20/12/02015 07:00	276	100
20/12/02015 08:00	260	134
20/12/02015 09:00	322	212
20/12/02015 10:00	432	272
20/12/02015 11:00	505	362
20/12/02015 12:00	593	398
20/12/02015 13:00	701	501
20/12/02015 14:00	775	463
20/12/02015 15:00	912	239
20/12/02015 16:00	752	295
20/12/02015 17:00	731	313
20/12/02015 18:00	654	355
20/12/02015 19:00	569	283
20/12/02015 20:00	493	197
20/12/02015 21:00	497	131
20/12/02015 22:00	370	103
20/12/02015 23:00	316	89
21/12/02015 00:00	274	66
21/12/02015 01:00	136	41
21/12/02015 02:00	121	52
21/12/02015 03:00	76	30
21/12/02015 04:00	84	61
21/12/02015 05:00	99	45
21/12/02015 06:00	105	89
21/12/02015 07:00	279	185
21/12/02015 08:00	572	429
21/12/02015 09:00	687	557
21/12/02015 10:00	764	421
21/12/02015 11:00	918	496
21/12/02015 12:00	953	537
21/12/02015 13:00	984	513
21/12/02015 14:00	865	439
21/12/02015 15:00	946	366
21/12/02015 16:00	863	495
21/12/02015 17:00	889	557
21/12/02015 18:00	1026	498
21/12/02015 19:00	876	377
21/12/02015 20:00	741	256
21/12/02015 21:00	598	171
21/12/02015 22:00	468	143
21/12/02015 23:00	333	88
22/12/02015 00:00	243	70
22/12/02015 01:00	198	38
22/12/02015 02:00	112	39
22/12/02015 03:00	76	36
22/12/02015 04:00	74	67
22/12/02015 05:00	62	56
22/12/02015 06:00	114	69
22/12/02015 07:00	277	199
22/12/02015 08:00	550	472
22/12/02015 09:00	752	517
22/12/02015 10:00	866	458
22/12/02015 11:00	919	463
22/12/02015 12:00	941	517
22/12/02015 13:00	1091	490
22/12/02015 14:00	906	399
22/12/02015 15:00	964	374
22/12/02015 16:00	839	429
22/12/02015 17:00	900	501
22/12/02015 18:00	880	528
22/12/02015 19:00	867	371
22/12/02015 20:00	809	308
22/12/02015 21:00	622	219
22/12/02015 22:00	486	158
22/12/02015 23:00	310	106
23/12/02015 00:00	273	77
23/12/02015 01:00	226	52
23/12/02015 02:00	120	45
23/12/02015 03:00	89	38
23/12/02015 04:00	92	35
23/12/02015 05:00	66	49
23/12/02015 06:00	110	82
23/12/02015 07:00	269	202
23/12/02015 08:00	412	445
23/12/02015 09:00	551	531
23/12/02015 10:00	761	528
23/12/02015 11:00	807	599
23/12/02015 12:00	865	642
23/12/02015 13:00	920	585
23/12/02015 14:00	1004	498
23/12/02015 15:00	1123	373
23/12/02015 16:00	1052	472
23/12/02015 17:00	967	482
23/12/02015 18:00	1024	508
23/12/02015 19:00	885	398
23/12/02015 20:00	710	308
23/12/02015 21:00	643	213

23/12/02015 22:00	538	137
23/12/02015 23:00	345	124
24/12/02015 00:00	302	67
24/12/02015 01:00	231	53
24/12/02015 02:00	127	40
24/12/02015 03:00	109	37
24/12/02015 04:00	79	33
24/12/02015 05:00	71	47
24/12/02015 06:00	103	71
24/12/02015 07:00	211	165
24/12/02015 08:00	345	257
24/12/02015 09:00	526	361
24/12/02015 10:00	721	390
24/12/02015 11:00	894	440
24/12/02015 12:00	1010	553
24/12/02015 13:00	977	539
24/12/02015 14:00	844	383
24/12/02015 15:00	963	337
24/12/02015 16:00	805	271
24/12/02015 17:00	737	281
24/12/02015 18:00	707	305
24/12/02015 19:00	633	235
24/12/02015 20:00	524	226
24/12/02015 21:00	465	120
24/12/02015 22:00	325	94
24/12/02015 23:00	272	134
25/12/02015 00:00	359	224
25/12/02015 01:00	348	203
25/12/02015 02:00	241	100
25/12/02015 03:00	124	86
25/12/02015 04:00	106	56
25/12/02015 05:00	121	62
25/12/02015 06:00	172	76
25/12/02015 07:00	210	67
25/12/02015 08:00	187	77
25/12/02015 09:00	160	87
25/12/02015 10:00	231	141
25/12/02015 11:00	357	192
25/12/02015 12:00	460	291
25/12/02015 13:00	606	352
25/12/02015 14:00	590	252
25/12/02015 15:00	480	151
25/12/02015 16:00	614	251
25/12/02015 17:00	640	319
25/12/02015 18:00	616	345
25/12/02015 19:00	597	305
25/12/02015 20:00	551	261
25/12/02015 21:00	582	181
25/12/02015 22:00	467	147
25/12/02015 23:00	380	148
26/12/02015 00:00	361	112
26/12/02015 01:00	258	83
26/12/02015 02:00	216	49
26/12/02015 03:00	130	37
26/12/02015 04:00	93	30
26/12/02015 05:00	82	55
26/12/02015 06:00	119	60
26/12/02015 07:00	183	83
26/12/02015 08:00	276	126
26/12/02015 09:00	390	267
26/12/02015 10:00	557	297
26/12/02015 11:00	631	390
26/12/02015 12:00	744	463
26/12/02015 13:00	817	443
26/12/02015 14:00	772	295
26/12/02015 15:00	869	282
26/12/02015 16:00	748	290
26/12/02015 17:00	669	340
26/12/02015 18:00	739	374
26/12/02015 19:00	689	310
26/12/02015 20:00	709	272
26/12/02015 21:00	626	257
26/12/02015 22:00	568	179
26/12/02015 23:00	428	150
27/12/02015 00:00	407	131
27/12/02015 01:00	391	101
27/12/02015 02:00	241	84
27/12/02015 03:00	182	69
27/12/02015 04:00	157	56
27/12/02015 05:00	203	58
27/12/02015 06:00	202	65
27/12/02015 07:00	235	87
27/12/02015 08:00	284	120
27/12/02015 09:00	321	150
27/12/02015 10:00	581	224
27/12/02015 11:00	642	365
27/12/02015 12:00	655	445
27/12/02015 13:00	728	552
27/12/02015 14:00	845	371
27/12/02015 15:00	870	277
27/12/02015 16:00	754	305
27/12/02015 17:00	716	379
27/12/02015 18:00	718	349
27/12/02015 19:00	620	276
27/12/02015 20:00	587	237
27/12/02015 21:00	561	167
27/12/02015 22:00	516	120
27/12/02015 23:00	369	106
28/12/02015 00:00	334	64
28/12/02015 01:00	224	50
28/12/02015 02:00	0	0
28/12/02015 03:00	0	0
28/12/02015 04:00	0	0
28/12/02015 05:00	0	0
28/12/02015 06:00	0	0
28/12/02015 07:00	0	0
28/12/02015 08:00	0	0
28/12/02015 09:00	0	0
28/12/02015 10:00	0	0
28/12/02015 11:00	0	0

28/12/02015 12:00	0	0
28/12/02015 13:00	0	0
28/12/02015 14:00	0	0
28/12/02015 15:00	0	0
28/12/02015 16:00	0	0
28/12/02015 17:00	0	0
28/12/02015 18:00	0	0
28/12/02015 19:00	0	0
28/12/02015 20:00	0	0
28/12/02015 21:00	0	0
28/12/02015 22:00	0	0
28/12/02015 23:00	0	0
29/12/02015 00:00	0	0
29/12/02015 01:00	0	0
29/12/02015 02:00	0	0
29/12/02015 03:00	0	0
29/12/02015 04:00	0	0
29/12/02015 05:00	0	0
29/12/02015 06:00	0	0
29/12/02015 07:00	0	0
29/12/02015 08:00	0	0
29/12/02015 09:00	0	0
29/12/02015 10:00	0	0
29/12/02015 11:00	0	0
29/12/02015 12:00	0	0
29/12/02015 13:00	0	0
29/12/02015 14:00	0	0
29/12/02015 15:00	0	0
29/12/02015 16:00	0	0
29/12/02015 17:00	0	0
29/12/02015 18:00	505	250
29/12/02015 19:00	905	440
29/12/02015 20:00	722	309
29/12/02015 21:00	665	193
29/12/02015 22:00	541	118
29/12/02015 23:00	391	104
30/12/02015 00:00	326	74
30/12/02015 01:00	263	63
30/12/02015 02:00	161	40
30/12/02015 03:00	119	45
30/12/02015 04:00	87	39
30/12/02015 05:00	75	47
30/12/02015 06:00	140	85
30/12/02015 07:00	255	220
30/12/02015 08:00	431	375
30/12/02015 09:00	542	506
30/12/02015 10:00	721	516
30/12/02015 11:00	855	645
30/12/02015 12:00	953	634
30/12/02015 13:00	1070	593
30/12/02015 14:00	1050	486
30/12/02015 15:00	1115	355
30/12/02015 16:00	977	440
30/12/02015 17:00	961	503
30/12/02015 18:00	984	462
30/12/02015 19:00	920	436
30/12/02015 20:00	787	314
30/12/02015 21:00	672	220
30/12/02015 22:00	596	137
30/12/02015 23:00	429	105
31/12/02015 01:00	349	75
31/12/02015 02:00	241	63
31/12/02015 03:00	166	52
31/12/02015 04:00	124	52
31/12/02015 05:00	92	42
31/12/02015 06:00	76	32
31/12/02015 07:00	112	56
31/12/02015 08:00	201	152
31/12/02015 09:00	415	267
31/12/02015 10:00	527	357
31/12/02015 11:00	706	373
31/12/02015 12:00	808	500
31/12/02015 13:00	882	511
31/12/02015 14:00	1011	534
31/12/02015 15:00	913	411
31/12/02015 16:00	1053	271
31/12/02015 17:00	842	305
31/12/02015 18:00	747	294
31/12/02015 19:00	480	242
31/12/02015 20:00	633	262
31/12/02015 21:00	622	299
31/12/02015 22:00	421	187
31/12/02015 23:00	265	116

INTENSIDADES HORARIAS AFOROS AVENIDA COMUNIDAD EUROPEA (ENLACE AP-7)

	(2501) ENTRADA CRUCE 2606 NORTE (AFOROS) Intensidad	(2502) SALIDA CRUCE 2060 NORTE (AFOROS) Intensidad
01/01/02016 00:00	583	319
01/01/02016 01:00	722	480
01/01/02016 02:00	598	337
01/01/02016 03:00	523	269
01/01/02016 04:00	427	225
01/01/02016 05:00	403	204
01/01/02016 06:00	440	196
01/01/02016 07:00	392	310
01/01/02016 08:00	345	215
01/01/02016 09:00	265	207
01/01/02016 10:00	297	182
01/01/02016 11:00	376	228
01/01/02016 12:00	457	288
01/01/02016 13:00	621	372
01/01/02016 14:00	709	329
01/01/02016 15:00	707	209
01/01/02016 16:00	688	290
01/01/02016 17:00	724	311
01/01/02016 18:00	776	354
01/01/02016 19:00	634	286
01/01/02016 20:00	557	213
01/01/02016 21:00	600	161
01/01/02016 22:00	582	155
01/01/02016 23:00	371	118
02/01/02016 00:00	316	80
02/01/02016 01:00	211	51
02/01/02016 02:00	151	18
02/01/02016 03:00	103	32
02/01/02016 04:00	92	12
02/01/02016 05:00	86	39
02/01/02016 06:00	129	49
02/01/02016 07:00	205	88
02/01/02016 08:00	360	164
02/01/02016 09:00	526	276
02/01/02016 10:00	832	331
02/01/02016 11:00	874	424
02/01/02016 12:00	899	455
02/01/02016 13:00	835	467
02/01/02016 14:00	819	350
02/01/02016 15:00	984	289
02/01/02016 16:00	741	351
02/01/02016 17:00	735	298
02/01/02016 18:00	847	401
02/01/02016 19:00	634	291
02/01/02016 20:00	714	220
02/01/02016 21:00	681	208
02/01/02016 22:00	626	182
02/01/02016 23:00	422	154
03/01/02016 00:00	410	144
03/01/02016 01:00	333	104
03/01/02016 02:00	261	65
03/01/02016 03:00	204	44
03/01/02016 04:00	149	44
03/01/02016 05:00	160	61
03/01/02016 06:00	184	63
03/01/02016 07:00	239	80
03/01/02016 08:00	314	115
03/01/02016 09:00	379	178
03/01/02016 10:00	567	248
03/01/02016 11:00	700	388
03/01/02016 12:00	728	471
03/01/02016 13:00	810	541
03/01/02016 14:00	809	418
03/01/02016 15:00	1028	271
03/01/02016 16:00	834	326
03/01/02016 17:00	814	328
03/01/02016 18:00	690	378
03/01/02016 19:00	660	290
03/01/02016 20:00	591	228
03/01/02016 21:00	552	146
03/01/02016 22:00	525	140
03/01/02016 23:00	361	85
04/01/02016 00:00	297	73
04/01/02016 01:00	184	53
04/01/02016 02:00	139	37
04/01/02016 03:00	83	27
04/01/02016 04:00	67	41
04/01/02016 05:00	73	37
04/01/02016 06:00	120	56
04/01/02016 07:00	265	178
04/01/02016 08:00	460	335
04/01/02016 09:00	626	448
04/01/02016 10:00	856	413
04/01/02016 11:00	914	518
04/01/02016 12:00	912	455
04/01/02016 13:00	952	486
04/01/02016 14:00	902	388
04/01/02016 15:00	1031	338
04/01/02016 16:00	879	399
04/01/02016 17:00	945	470
04/01/02016 18:00	962	522
04/01/02016 19:00	911	380
04/01/02016 20:00	746	266
04/01/02016 21:00	584	166
04/01/02016 22:00	506	145
04/01/02016 23:00	308	96
05/01/02016 00:00	282	62
05/01/02016 01:00	134	55
05/01/02016 02:00	108	39
05/01/02016 03:00	91	20
05/01/02016 04:00	66	16
05/01/02016 05:00	63	44
05/01/02016 06:00	121	87
05/01/02016 07:00	268	202

05/01/02016 08:00	501	309
05/01/02016 09:00	644	407
05/01/02016 10:00	763	458
05/01/02016 11:00	868	523
05/01/02016 12:00	934	534
05/01/02016 13:00	980	460
05/01/02016 14:00	981	364
05/01/02016 15:00	1046	351
05/01/02016 16:00	911	421
05/01/02016 17:00	878	497
05/01/02016 18:00	914	483
05/01/02016 19:00	884	350
05/01/02016 20:00	885	273
05/01/02016 21:00	628	189
05/01/02016 22:00	540	171
05/01/02016 23:00	353	146
06/01/02016 00:00	343	121
06/01/02016 01:00	252	88
06/01/02016 02:00	185	75
06/01/02016 03:00	134	56
06/01/02016 04:00	111	46
06/01/02016 05:00	129	54
06/01/02016 06:00	137	61
06/01/02016 07:00	212	79
06/01/02016 08:00	226	96
06/01/02016 09:00	226	145
06/01/02016 10:00	415	236
06/01/02016 11:00	497	356
06/01/02016 12:00	549	373
06/01/02016 13:00	745	415
06/01/02016 14:00	795	291
06/01/02016 15:00	804	208
06/01/02016 16:00	707	263
06/01/02016 17:00	619	307
06/01/02016 18:00	625	325
06/01/02016 19:00	576	255
06/01/02016 20:00	554	208
06/01/02016 21:00	483	138
06/01/02016 22:00	427	107
06/01/02016 23:00	321	82
07/01/02016 00:00	239	62
07/01/02016 01:00	119	36
07/01/02016 02:00	121	38
07/01/02016 03:00	78	42
07/01/02016 04:00	78	18
07/01/02016 05:00	63	36
07/01/02016 06:00	132	61
07/01/02016 07:00	343	193
07/01/02016 08:00	580	399
07/01/02016 09:00	744	490
07/01/02016 10:00	862	503
07/01/02016 11:00	933	532
07/01/02016 12:00	926	460
07/01/02016 13:00	986	473
07/01/02016 14:00	858	373
07/01/02016 15:00	965	326
07/01/02016 16:00	901	489
07/01/02016 17:00	871	523
07/01/02016 18:00	926	497
07/01/02016 19:00	878	401
07/01/02016 20:00	696	254
07/01/02016 21:00	574	144
07/01/02016 22:00	461	135
07/01/02016 23:00	291	71
08/01/02016 00:00	249	45
08/01/02016 01:00	182	46
08/01/02016 02:00	101	57
08/01/02016 03:00	91	35
08/01/02016 04:00	90	30
08/01/02016 05:00	53	42
08/01/02016 06:00	123	63
08/01/02016 07:00	296	185
08/01/02016 08:00	579	454
08/01/02016 09:00	673	523
08/01/02016 10:00	779	465
08/01/02016 11:00	918	487
08/01/02016 12:00	897	509
08/01/02016 13:00	1027	492
08/01/02016 14:00	881	429
08/01/02016 15:00	951	358
08/01/02016 16:00	932	453
08/01/02016 17:00	861	479
08/01/02016 18:00	975	473
08/01/02016 19:00	838	422
08/01/02016 20:00	738	278
08/01/02016 21:00	604	210
08/01/02016 22:00	527	176
08/01/02016 23:00	358	118
09/01/02016 00:00	386	89
09/01/02016 01:00	258	61
09/01/02016 02:00	210	46
09/01/02016 03:00	143	36
09/01/02016 04:00	87	23
09/01/02016 05:00	103	50
09/01/02016 06:00	131	48
09/01/02016 07:00	184	144
09/01/02016 08:00	329	157
09/01/02016 09:00	463	260
09/01/02016 10:00	678	331
09/01/02016 11:00	744	381
09/01/02016 12:00	808	440
09/01/02016 13:00	782	454
09/01/02016 14:00	738	330
09/01/02016 15:00	846	285
09/01/02016 16:00	712	286
09/01/02016 17:00	687	299
09/01/02016 18:00	704	361
09/01/02016 19:00	657	305
09/01/02016 20:00	679	270
09/01/02016 21:00	636	209

09/01/02016 22:00	511	174
09/01/02016 23:00	421	158
10/01/02016 00:00	403	136
10/01/02016 01:00	307	96
10/01/02016 02:00	229	62
10/01/02016 03:00	178	66
10/01/02016 04:00	151	47
10/01/02016 05:00	163	49
10/01/02016 06:00	180	58
10/01/02016 07:00	192	99
10/01/02016 08:00	260	102
10/01/02016 09:00	307	205
10/01/02016 10:00	487	245
10/01/02016 11:00	553	351
10/01/02016 12:00	686	458
10/01/02016 13:00	748	490
10/01/02016 14:00	824	390
10/01/02016 15:00	1010	262
10/01/02016 16:00	674	263
10/01/02016 17:00	748	316
10/01/02016 18:00	675	313
10/01/02016 19:00	596	258
10/01/02016 20:00	554	209
10/01/02016 21:00	460	173
10/01/02016 22:00	462	125
10/01/02016 23:00	329	97
11/01/02016 00:00	260	57
11/01/02016 01:00	162	47
11/01/02016 02:00	118	26
11/01/02016 03:00	76	40
11/01/02016 04:00	70	31
11/01/02016 05:00	66	38
11/01/02016 06:00	129	74
11/01/02016 07:00	309	222
11/01/02016 08:00	594	446
11/01/02016 09:00	746	524
11/01/02016 10:00	833	466
11/01/02016 11:00	830	508
11/01/02016 12:00	915	470
11/01/02016 13:00	998	418
11/01/02016 14:00	926	433
11/01/02016 15:00	992	398
11/01/02016 16:00	856	483
11/01/02016 17:00	859	544
11/01/02016 18:00	1026	455
11/01/02016 19:00	923	383
11/01/02016 20:00	725	277
11/01/02016 21:00	560	171
11/01/02016 22:00	407	126
11/01/02016 23:00	245	92
12/01/02016 00:00	237	44
12/01/02016 01:00	108	33
12/01/02016 02:00	87	40
12/01/02016 03:00	66	48
12/01/02016 04:00	70	29
12/01/02016 05:00	58	37
12/01/02016 06:00	111	70
12/01/02016 07:00	321	224
12/01/02016 08:00	536	474
12/01/02016 09:00	720	514
12/01/02016 10:00	791	455
12/01/02016 11:00	877	479
12/01/02016 12:00	912	454
12/01/02016 13:00	909	525
12/01/02016 14:00	924	400
12/01/02016 15:00	877	385
12/01/02016 16:00	798	485
12/01/02016 17:00	874	467
12/01/02016 18:00	968	489
12/01/02016 19:00	863	352
12/01/02016 20:00	761	291
12/01/02016 21:00	551	151
12/01/02016 22:00	428	124
12/01/02016 23:00	253	82
13/01/02016 00:00	226	64
13/01/02016 01:00	205	43
13/01/02016 02:00	87	42
13/01/02016 03:00	73	22
13/01/02016 04:00	68	28
13/01/02016 05:00	69	41
13/01/02016 06:00	117	76
13/01/02016 07:00	295	246
13/01/02016 08:00	511	498
13/01/02016 09:00	647	649
13/01/02016 10:00	720	517
13/01/02016 11:00	758	553
13/01/02016 12:00	848	603
13/01/02016 13:00	959	562
13/01/02016 14:00	856	459
13/01/02016 15:00	1110	417
13/01/02016 16:00	919	469
13/01/02016 17:00	888	459
13/01/02016 18:00	922	476
13/01/02016 19:00	845	427
13/01/02016 20:00	717	313
13/01/02016 21:00	586	151
13/01/02016 22:00	400	137
13/01/02016 23:00	285	89
14/01/02016 00:00	240	49
14/01/02016 01:00	142	36
14/01/02016 02:00	95	43
14/01/02016 03:00	66	32
14/01/02016 04:00	69	34
14/01/02016 05:00	54	19
14/01/02016 06:00	117	68
14/01/02016 07:00	285	208
14/01/02016 08:00	604	456
14/01/02016 09:00	705	567
14/01/02016 10:00	798	411
14/01/02016 11:00	799	460

14/01/02016 12:00	900	471
14/01/02016 13:00	1061	509
14/01/02016 14:00	824	423
14/01/02016 15:00	937	358
14/01/02016 16:00	845	473
14/01/02016 17:00	825	510
14/01/02016 18:00	940	467
14/01/02016 19:00	965	366
14/01/02016 20:00	766	263
14/01/02016 21:00	596	176
14/01/02016 22:00	468	146
14/01/02016 23:00	292	99

INTENSIDADES HORARIAS AFOROS AVENIDA COMUNIDAD EUROPEA (ENLACE AP-7)

	(2501) ENTRADA CI	(2502) SALIDA CRUCE 2060 NORTE (AFOROS)
	Intensidad	Intensidad
01/02/02016 00:00	260	69
01/02/02016 01:00	157	52
01/02/02016 02:00	99	24
01/02/02016 03:00	75	15
01/02/02016 04:00	85	29
01/02/02016 05:00	69	40
01/02/02016 06:00	117	71
01/02/02016 07:00	293	215
01/02/02016 08:00	562	473
01/02/02016 09:00	698	527
01/02/02016 10:00	820	451
01/02/02016 11:00	870	470
01/02/02016 12:00	807	459
01/02/02016 13:00	1003	462
01/02/02016 14:00	922	388
01/02/02016 15:00	993	360
01/02/02016 16:00	934	467
01/02/02016 17:00	965	483
01/02/02016 18:00	1049	508
01/02/02016 19:00	985	399
01/02/02016 20:00	751	314
01/02/02016 21:00	588	205
01/02/02016 22:00	412	106
01/02/02016 23:00	219	74
02/02/02016 00:00	238	44
02/02/02016 01:00	95	57
02/02/02016 02:00	82	39
02/02/02016 03:00	64	19
02/02/02016 04:00	77	47
02/02/02016 05:00	55	50
02/02/02016 06:00	106	87
02/02/02016 07:00	306	232
02/02/02016 08:00	596	452
02/02/02016 09:00	708	520
02/02/02016 10:00	797	476
02/02/02016 11:00	818	454
02/02/02016 12:00	915	420
02/02/02016 13:00	923	472
02/02/02016 14:00	829	456
02/02/02016 15:00	949	340
02/02/02016 16:00	947	500
02/02/02016 17:00	880	505
02/02/02016 18:00	1036	466
02/02/02016 19:00	871	385
02/02/02016 20:00	687	299
02/02/02016 21:00	623	174
02/02/02016 22:00	425	108
02/02/02016 23:00	261	59
03/02/02016 00:00	235	48
03/02/02016 01:00	143	42
03/02/02016 02:00	82	35
03/02/02016 03:00	78	37
03/02/02016 04:00	72	35
03/02/02016 05:00	59	73
03/02/02016 06:00	120	83
03/02/02016 07:00	295	265
03/02/02016 08:00	579	531
03/02/02016 09:00	621	609
03/02/02016 10:00	673	538
03/02/02016 11:00	839	629
03/02/02016 12:00	914	581
03/02/02016 13:00	866	518
03/02/02016 14:00	798	486
03/02/02016 15:00	1072	406
03/02/02016 16:00	940	483
03/02/02016 17:00	849	463
03/02/02016 18:00	996	454
03/02/02016 19:00	926	403
03/02/02016 20:00	719	312
03/02/02016 21:00	575	178
03/02/02016 22:00	418	79
03/02/02016 23:00	289	65
04/02/02016 00:00	279	69
04/02/02016 01:00	131	24
04/02/02016 02:00	94	27
04/02/02016 03:00	69	19
04/02/02016 04:00	98	35
04/02/02016 05:00	66	39
04/02/02016 06:00	125	63
04/02/02016 07:00	319	235
04/02/02016 08:00	545	461
04/02/02016 09:00	769	542
04/02/02016 10:00	810	424
04/02/02016 11:00	842	467
04/02/02016 12:00	862	475
04/02/02016 13:00	899	531
04/02/02016 14:00	990	415
04/02/02016 15:00	926	392
04/02/02016 16:00	856	473
04/02/02016 17:00	815	484
04/02/02016 18:00	1020	480
04/02/02016 19:00	857	436
04/02/02016 20:00	838	315
04/02/02016 21:00	585	200
04/02/02016 22:00	443	143
04/02/02016 23:00	301	103
05/02/02016 00:00	261	58
05/02/02016 01:00	151	45
05/02/02016 02:00	103	33
05/02/02016 03:00	90	30
05/02/02016 04:00	101	8
05/02/02016 05:00	68	35
05/02/02016 06:00	109	75
05/02/02016 07:00	317	213
05/02/02016 08:00	731	472
05/02/02016 09:00	752	536

05/02/02016 10:00	1348	437
05/02/02016 11:00	913	436
05/02/02016 12:00	920	521
05/02/02016 13:00	920	489
05/02/02016 14:00	943	465
05/02/02016 15:00	993	354
05/02/02016 16:00	949	470
05/02/02016 17:00	825	512
05/02/02016 18:00	903	510
05/02/02016 19:00	877	465
05/02/02016 20:00	779	315
05/02/02016 21:00	650	247
05/02/02016 22:00	527	189
05/02/02016 23:00	375	142
06/02/02016 00:00	398	106
06/02/02016 01:00	327	59
06/02/02016 02:00	151	48
06/02/02016 03:00	149	33
06/02/02016 04:00	133	29
06/02/02016 05:00	120	38
06/02/02016 06:00	135	75
06/02/02016 07:00	225	135
06/02/02016 08:00	329	192
06/02/02016 09:00	471	285
06/02/02016 10:00	710	352
06/02/02016 11:00	792	399
06/02/02016 12:00	740	492
06/02/02016 13:00	834	492
06/02/02016 14:00	782	369
06/02/02016 15:00	833	286
06/02/02016 16:00	736	288
06/02/02016 17:00	726	328
06/02/02016 18:00	690	360
06/02/02016 19:00	792	348
06/02/02016 20:00	619	343
06/02/02016 21:00	647	265
06/02/02016 22:00	650	181
06/02/02016 23:00	510	218
07/02/02016 00:00	436	146
07/02/02016 01:00	353	126
07/02/02016 02:00	256	97
07/02/02016 03:00	202	82
07/02/02016 04:00	208	105
07/02/02016 05:00	251	96
07/02/02016 06:00	217	96
07/02/02016 07:00	267	95
07/02/02016 08:00	279	136
07/02/02016 09:00	269	173
07/02/02016 10:00	488	238
07/02/02016 11:00	663	403
07/02/02016 12:00	729	495
07/02/02016 13:00	764	482
07/02/02016 14:00	784	329
07/02/02016 15:00	875	275
07/02/02016 16:00	787	265
07/02/02016 17:00	692	275
07/02/02016 18:00	780	302
07/02/02016 19:00	682	330
07/02/02016 20:00	631	245
07/02/02016 21:00	515	150
07/02/02016 22:00	433	98
07/02/02016 23:00	329	80
08/02/02016 00:00	250	59
08/02/02016 01:00	159	25
08/02/02016 02:00	113	32
08/02/02016 03:00	74	24
08/02/02016 04:00	70	34
08/02/02016 05:00	66	60
08/02/02016 06:00	124	72
08/02/02016 07:00	323	234
08/02/02016 08:00	642	489
08/02/02016 09:00	692	522
08/02/02016 10:00	801	401
08/02/02016 11:00	887	499
08/02/02016 12:00	925	509
08/02/02016 13:00	1031	472
08/02/02016 14:00	852	407
08/02/02016 15:00	991	363
08/02/02016 16:00	927	487
08/02/02016 17:00	979	519
08/02/02016 18:00	920	498
08/02/02016 19:00	940	434
08/02/02016 20:00	744	270
08/02/02016 21:00	605	203
08/02/02016 22:00	393	125
08/02/02016 23:00	272	78
09/02/02016 00:00	214	53
09/02/02016 01:00	132	48
09/02/02016 02:00	78	35
09/02/02016 03:00	72	36
09/02/02016 04:00	74	21
09/02/02016 05:00	70	59
09/02/02016 06:00	110	80
09/02/02016 07:00	336	216
09/02/02016 08:00	574	484
09/02/02016 09:00	759	521
09/02/02016 10:00	775	441
09/02/02016 11:00	897	471
09/02/02016 12:00	926	464
09/02/02016 13:00	946	480
09/02/02016 14:00	800	446
09/02/02016 15:00	1018	383
09/02/02016 16:00	844	468
09/02/02016 17:00	860	533
09/02/02016 18:00	966	482
09/02/02016 19:00	961	387
09/02/02016 20:00	742	299
09/02/02016 21:00	578	194
09/02/02016 22:00	460	138
09/02/02016 23:00	256	66

10/02/02016 00:00	219	52
10/02/02016 01:00	156	54
10/02/02016 02:00	103	22
10/02/02016 03:00	99	29
10/02/02016 04:00	57	29
10/02/02016 05:00	66	48
10/02/02016 06:00	102	68
10/02/02016 07:00	295	243
10/02/02016 08:00	532	523
10/02/02016 09:00	655	610
10/02/02016 10:00	751	575
10/02/02016 11:00	770	573
10/02/02016 12:00	828	622
10/02/02016 13:00	943	560
10/02/02016 14:00	957	495
10/02/02016 15:00	1021	431
10/02/02016 16:00	708	378
10/02/02016 17:00	952	480
10/02/02016 18:00	982	499
10/02/02016 19:00	892	421
10/02/02016 20:00	787	317
10/02/02016 21:00	592	176
10/02/02016 22:00	452	139
10/02/02016 23:00	307	102
11/02/02016 00:00	242	53
11/02/02016 01:00	154	53
11/02/02016 02:00	113	26
11/02/02016 03:00	82	20
11/02/02016 04:00	53	49
11/02/02016 05:00	60	42
11/02/02016 06:00	135	84
11/02/02016 07:00	314	243
11/02/02016 08:00	538	461
11/02/02016 09:00	719	537
11/02/02016 10:00	847	485
11/02/02016 11:00	833	491
11/02/02016 12:00	979	550
11/02/02016 13:00	1056	461
11/02/02016 14:00	880	442
11/02/02016 15:00	1016	394
11/02/02016 16:00	989	503
11/02/02016 17:00	920	574
11/02/02016 18:00	1075	499
11/02/02016 19:00	921	428
11/02/02016 20:00	762	328
11/02/02016 21:00	606	207
11/02/02016 22:00	495	153
11/02/02016 23:00	279	103
12/02/02016 00:00	303	82
12/02/02016 01:00	217	53
12/02/02016 02:00	99	27
12/02/02016 03:00	97	43
12/02/02016 04:00	72	19
12/02/02016 05:00	64	39
12/02/02016 06:00	118	75
12/02/02016 07:00	332	233
12/02/02016 08:00	568	463
12/02/02016 09:00	668	517
12/02/02016 10:00	853	447
12/02/02016 11:00	921	459
12/02/02016 12:00	941	513
12/02/02016 13:00	906	492
12/02/02016 14:00	806	443
12/02/02016 15:00	1025	398
12/02/02016 16:00	997	439
12/02/02016 17:00	940	480
12/02/02016 18:00	991	528
12/02/02016 19:00	944	444
12/02/02016 20:00	731	364
12/02/02016 21:00	689	225
12/02/02016 22:00	606	203
12/02/02016 23:00	398	147
13/02/02016 00:00	435	117
13/02/02016 01:00	335	78
13/02/02016 02:00	272	54
13/02/02016 03:00	185	38
13/02/02016 04:00	158	51
13/02/02016 05:00	108	41
13/02/02016 06:00	150	73
13/02/02016 07:00	247	128
13/02/02016 08:00	362	184
13/02/02016 09:00	499	294
13/02/02016 10:00	701	352
13/02/02016 11:00	741	448
13/02/02016 12:00	829	507
13/02/02016 13:00	870	498
13/02/02016 14:00	830	344
13/02/02016 15:00	917	301
13/02/02016 16:00	678	331
13/02/02016 17:00	684	335
13/02/02016 18:00	704	317
13/02/02016 19:00	786	335
13/02/02016 20:00	793	299
13/02/02016 21:00	687	300
13/02/02016 22:00	698	197
13/02/02016 23:00	486	170
14/02/02016 00:00	568	178
14/02/02016 01:00	467	153
14/02/02016 02:00	345	80
14/02/02016 03:00	276	65
14/02/02016 04:00	232	66
14/02/02016 05:00	198	62
14/02/02016 06:00	199	62
14/02/02016 07:00	255	92
14/02/02016 08:00	288	128
14/02/02016 09:00	350	201
14/02/02016 10:00	548	288
14/02/02016 11:00	680	396
14/02/02016 12:00	662	542
14/02/02016 13:00	903	576

14/02/02016 14:00	1056	489
14/02/02016 15:00	996	326
14/02/02016 16:00	1109	335
14/02/02016 17:00	854	351
14/02/02016 18:00	855	365
14/02/02016 19:00	747	328
14/02/02016 20:00	691	273
14/02/02016 21:00	552	160
14/02/02016 22:00	515	120
14/02/02016 23:00	351	102
15/02/02016 00:00	291	75
15/02/02016 01:00	183	52
15/02/02016 02:00	104	27
15/02/02016 03:00	113	39
15/02/02016 04:00	62	21
15/02/02016 05:00	77	41
15/02/02016 06:00	130	67
15/02/02016 07:00	322	213
15/02/02016 08:00	595	471
15/02/02016 09:00	724	549
15/02/02016 10:00	800	463
15/02/02016 11:00	901	482
15/02/02016 12:00	923	456
15/02/02016 13:00	1101	493
15/02/02016 14:00	873	406
15/02/02016 15:00	867	389
15/02/02016 16:00	991	446
15/02/02016 17:00	962	537
15/02/02016 18:00	1000	499
15/02/02016 19:00	874	411
15/02/02016 20:00	712	282
15/02/02016 21:00	621	164
15/02/02016 22:00	410	131
15/02/02016 23:00	271	81
16/02/02016 00:00	239	46
16/02/02016 01:00	155	35
16/02/02016 02:00	74	31
16/02/02016 03:00	89	18
16/02/02016 04:00	64	20
16/02/02016 05:00	53	53
16/02/02016 06:00	118	68
16/02/02016 07:00	304	223
16/02/02016 08:00	629	459
16/02/02016 09:00	752	556
16/02/02016 10:00	781	460
16/02/02016 11:00	956	476
16/02/02016 12:00	942	479
16/02/02016 13:00	1029	477
16/02/02016 14:00	872	442
16/02/02016 15:00	965	381
16/02/02016 16:00	954	509
16/02/02016 17:00	989	498
16/02/02016 18:00	1002	499
16/02/02016 19:00	929	409
16/02/02016 20:00	821	287
16/02/02016 21:00	594	178
16/02/02016 22:00	470	143
16/02/02016 23:00	265	75
17/02/02016 00:00	249	41
17/02/02016 01:00	175	40
17/02/02016 02:00	86	24
17/02/02016 03:00	88	25
17/02/02016 04:00	59	53
17/02/02016 05:00	60	47
17/02/02016 06:00	135	87
17/02/02016 07:00	293	274
17/02/02016 08:00	499	554
17/02/02016 09:00	666	631
17/02/02016 10:00	791	592
17/02/02016 11:00	820	578
17/02/02016 12:00	857	571
17/02/02016 13:00	941	562
17/02/02016 14:00	901	502
17/02/02016 15:00	961	450
17/02/02016 16:00	1007	463
17/02/02016 17:00	1014	513
17/02/02016 18:00	931	503
17/02/02016 19:00	961	412
17/02/02016 20:00	840	321
17/02/02016 21:00	552	187
17/02/02016 22:00	491	122
17/02/02016 23:00	291	86
18/02/02016 00:00	234	59
18/02/02016 01:00	151	35
18/02/02016 02:00	87	24
18/02/02016 03:00	95	28
18/02/02016 04:00	57	8
18/02/02016 05:00	59	50
18/02/02016 06:00	120	73
18/02/02016 07:00	310	242
18/02/02016 08:00	595	494
18/02/02016 09:00	738	496
18/02/02016 10:00	807	451
18/02/02016 11:00	845	491
18/02/02016 12:00	917	536
18/02/02016 13:00	888	529
18/02/02016 14:00	1038	451
18/02/02016 15:00	951	386
18/02/02016 16:00	862	503
18/02/02016 17:00	952	484
18/02/02016 18:00	1008	512
18/02/02016 19:00	953	445
18/02/02016 20:00	748	305
18/02/02016 21:00	597	190
18/02/02016 22:00	491	163
18/02/02016 23:00	262	99
19/02/02016 00:00	279	63
19/02/02016 01:00	226	51
19/02/02016 02:00	108	46
19/02/02016 03:00	87	35

19/02/02016 04:00	88	12
19/02/02016 05:00	68	44
19/02/02016 06:00	115	72
19/02/02016 07:00	316	232
19/02/02016 08:00	634	471
19/02/02016 09:00	689	472
19/02/02016 10:00	759	434
19/02/02016 11:00	883	466
19/02/02016 12:00	922	495
19/02/02016 13:00	945	494
19/02/02016 14:00	871	433
19/02/02016 15:00	945	358
19/02/02016 16:00	976	462
19/02/02016 17:00	912	478
19/02/02016 18:00	916	457
19/02/02016 19:00	979	434
19/02/02016 20:00	769	320
19/02/02016 21:00	658	228
19/02/02016 22:00	580	167
19/02/02016 23:00	368	135
20/02/02016 00:00	384	106
20/02/02016 01:00	299	90
20/02/02016 02:00	194	51
20/02/02016 03:00	163	40
20/02/02016 04:00	157	39
20/02/02016 05:00	117	41
20/02/02016 06:00	141	71
20/02/02016 07:00	229	119
20/02/02016 08:00	386	163
20/02/02016 09:00	476	320
20/02/02016 10:00	691	370
20/02/02016 11:00	739	409
20/02/02016 12:00	742	489
20/02/02016 13:00	813	473
20/02/02016 14:00	806	394
20/02/02016 15:00	838	294
20/02/02016 16:00	804	282
20/02/02016 17:00	706	299
20/02/02016 18:00	763	334
20/02/02016 19:00	760	339
20/02/02016 20:00	677	274
20/02/02016 21:00	692	257
20/02/02016 22:00	603	194
20/02/02016 23:00	472	159
21/02/02016 00:00	463	170
21/02/02016 01:00	375	126
21/02/02016 02:00	263	76
21/02/02016 03:00	222	57
21/02/02016 04:00	181	60
21/02/02016 05:00	191	60
21/02/02016 06:00	198	84
21/02/02016 07:00	227	103
21/02/02016 08:00	273	137
21/02/02016 09:00	305	177
21/02/02016 10:00	488	271
21/02/02016 11:00	619	350
21/02/02016 12:00	651	459
21/02/02016 13:00	807	531
21/02/02016 14:00	763	420
21/02/02016 15:00	947	306
21/02/02016 16:00	984	293
21/02/02016 17:00	788	311
21/02/02016 18:00	773	320
21/02/02016 19:00	628	274
21/02/02016 20:00	591	270
21/02/02016 21:00	523	179
21/02/02016 22:00	460	128
21/02/02016 23:00	329	92
22/02/02016 00:00	285	54
22/02/02016 01:00	160	44
22/02/02016 02:00	121	49
22/02/02016 03:00	94	17
22/02/02016 04:00	83	43
22/02/02016 05:00	59	48
22/02/02016 06:00	123	67
22/02/02016 07:00	289	220
22/02/02016 08:00	470	385
22/02/02016 09:00	664	452
22/02/02016 10:00	826	475
22/02/02016 11:00	821	506
22/02/02016 12:00	851	487
22/02/02016 13:00	1075	429
22/02/02016 14:00	879	397
22/02/02016 15:00	945	314
22/02/02016 16:00	935	427
22/02/02016 17:00	947	519
22/02/02016 18:00	959	477
22/02/02016 19:00	897	422
22/02/02016 20:00	745	274
22/02/02016 21:00	627	205
22/02/02016 22:00	399	130
22/02/02016 23:00	296	83
23/02/02016 00:00	267	54
23/02/02016 01:00	147	41
23/02/02016 02:00	96	41
23/02/02016 03:00	83	41
23/02/02016 04:00	70	34
23/02/02016 05:00	68	30
23/02/02016 06:00	97	61
23/02/02016 07:00	283	201
23/02/02016 08:00	547	415
23/02/02016 09:00	695	460
23/02/02016 10:00	777	453
23/02/02016 11:00	896	503
23/02/02016 12:00	925	482
23/02/02016 13:00	1017	501
23/02/02016 14:00	926	444
23/02/02016 15:00	998	364
23/02/02016 16:00	920	455
23/02/02016 17:00	927	440

23/02/02016 18:00	824	467
23/02/02016 19:00	885	456
23/02/02016 20:00	780	290
23/02/02016 21:00	575	175
23/02/02016 22:00	444	149
23/02/02016 23:00	288	90
24/02/02016 00:00	202	61
24/02/02016 01:00	203	48
24/02/02016 02:00	117	24
24/02/02016 03:00	93	43
24/02/02016 04:00	75	41
24/02/02016 05:00	55	34
24/02/02016 06:00	102	95
24/02/02016 07:00	332	266
24/02/02016 08:00	547	546
24/02/02016 09:00	620	618
24/02/02016 10:00	741	565
24/02/02016 11:00	739	595
24/02/02016 12:00	854	622
24/02/02016 13:00	957	569
24/02/02016 14:00	922	478
24/02/02016 15:00	1085	417
24/02/02016 16:00	1014	550
24/02/02016 17:00	963	509
24/02/02016 18:00	996	484
24/02/02016 19:00	891	450
24/02/02016 20:00	796	320
24/02/02016 21:00	653	191
24/02/02016 22:00	475	133
24/02/02016 23:00	296	98
25/02/02016 00:00	275	63
25/02/02016 01:00	152	34
25/02/02016 02:00	116	26
25/02/02016 03:00	84	23
25/02/02016 04:00	69	19
25/02/02016 05:00	74	36
25/02/02016 06:00	116	72
25/02/02016 07:00	319	229
25/02/02016 08:00	575	436
25/02/02016 09:00	718	527
25/02/02016 10:00	802	486
25/02/02016 11:00	872	541
25/02/02016 12:00	928	527
25/02/02016 13:00	955	483
25/02/02016 14:00	852	439
25/02/02016 15:00	961	397
25/02/02016 16:00	842	480
25/02/02016 17:00	882	470
25/02/02016 18:00	925	458
25/02/02016 19:00	940	472
25/02/02016 20:00	777	317
25/02/02016 21:00	610	188
25/02/02016 22:00	510	142
25/02/02016 23:00	290	95
26/02/02016 00:00	340	66
26/02/02016 01:00	233	45
26/02/02016 02:00	116	53
26/02/02016 03:00	107	40
26/02/02016 04:00	85	20
26/02/02016 05:00	80	73
26/02/02016 06:00	132	75
26/02/02016 07:00	352	246
26/02/02016 08:00	595	507
26/02/02016 09:00	766	534
26/02/02016 10:00	809	474
26/02/02016 11:00	898	484
26/02/02016 12:00	936	508
26/02/02016 13:00	1078	519
26/02/02016 14:00	944	467
26/02/02016 15:00	1057	378
26/02/02016 16:00	992	484
26/02/02016 17:00	883	543
26/02/02016 18:00	886	488
26/02/02016 19:00	906	498
26/02/02016 20:00	818	388
26/02/02016 21:00	731	228
26/02/02016 22:00	552	174
26/02/02016 23:00	384	138
27/02/02016 00:00	462	116
27/02/02016 01:00	334	75
27/02/02016 02:00	215	60
27/02/02016 03:00	168	54
27/02/02016 04:00	130	33
27/02/02016 05:00	112	60
27/02/02016 06:00	152	83
27/02/02016 07:00	264	126
27/02/02016 08:00	368	170
27/02/02016 09:00	509	281
27/02/02016 10:00	668	358
27/02/02016 11:00	894	442
27/02/02016 12:00	855	502
27/02/02016 13:00	968	443
27/02/02016 14:00	899	400
27/02/02016 15:00	833	275
27/02/02016 16:00	675	296
27/02/02016 17:00	616	278
27/02/02016 18:00	740	341
27/02/02016 19:00	708	274
27/02/02016 20:00	700	296
27/02/02016 21:00	659	257
27/02/02016 22:00	578	178
27/02/02016 23:00	465	133
28/02/02016 00:00	421	169
28/02/02016 01:00	372	112
28/02/02016 02:00	286	94
28/02/02016 03:00	219	83
28/02/02016 04:00	201	75
28/02/02016 05:00	185	77
28/02/02016 06:00	219	76
28/02/02016 07:00	240	114

28/02/02016 08:00	309	158
28/02/02016 09:00	313	181
28/02/02016 10:00	467	254
28/02/02016 11:00	614	335
28/02/02016 12:00	685	506
28/02/02016 13:00	823	631
28/02/02016 14:00	944	450
28/02/02016 15:00	971	285
28/02/02016 16:00	939	337
28/02/02016 17:00	788	347
28/02/02016 18:00	758	379
28/02/02016 19:00	691	326
28/02/02016 20:00	642	258
28/02/02016 21:00	533	156
28/02/02016 22:00	486	115
28/02/02016 23:00	344	80
29/02/02016 00:00	291	58
29/02/02016 01:00	165	46
29/02/02016 02:00	107	28
29/02/02016 03:00	90	44
29/02/02016 04:00	87	33
29/02/02016 05:00	77	31
29/02/02016 06:00	137	80
29/02/02016 07:00	349	224
29/02/02016 08:00	623	524
29/02/02016 09:00	826	575
29/02/02016 10:00	883	461
29/02/02016 11:00	895	565
29/02/02016 12:00	981	475
29/02/02016 13:00	1018	473
29/02/02016 14:00	890	423
29/02/02016 15:00	896	376
29/02/02016 16:00	884	494
29/02/02016 17:00	1009	524
29/02/02016 18:00	956	503
29/02/02016 19:00	996	437
29/02/02016 20:00	781	301
29/02/02016 21:00	625	198
29/02/02016 22:00	483	131
29/02/02016 23:00	282	84

INTENSIDADES HORARIAS AFOROS AVENIDA COMUNIDAD EUROPEA (ENLACE AP-7)

	(2501) ENTRADA CRUCE 2606 NORTE (AFOROS) Intensidad	(2502) SALIDA CRUCE 2060 NORTE (AFOROS) Intensidad
01/03/02016 00:00	72	112
01/03/02016 01:00	65	70
01/03/02016 02:00	42	42
01/03/02016 03:00	54	47
01/03/02016 04:00	58	41
01/03/02016 05:00	54	30
01/03/02016 06:00	201	84
01/03/02016 07:00	795	337
01/03/02016 08:00	1260	549
01/03/02016 09:00	1216	705
01/03/02016 10:00	820	748
01/03/02016 11:00	793	841
01/03/02016 12:00	708	770
01/03/02016 13:00	818	896
01/03/02016 14:00	712	939
01/03/02016 15:00	758	872
01/03/02016 16:00	805	805
01/03/02016 17:00	798	909
01/03/02016 18:00	717	904
01/03/02016 19:00	651	934
01/03/02016 20:00	538	714
01/03/02016 21:00	344	540
01/03/02016 22:00	149	311
01/03/02016 23:00	112	161
02/03/02016 00:00	70	124
02/03/02016 01:00	53	92
02/03/02016 02:00	39	49
02/03/02016 03:00	48	41
02/03/02016 04:00	53	34
02/03/02016 05:00	88	33
02/03/02016 06:00	300	92
02/03/02016 07:00	864	297
02/03/02016 08:00	1290	530
02/03/02016 09:00	1184	616
02/03/02016 10:00	791	647
02/03/02016 11:00	785	749
02/03/02016 12:00	694	806
02/03/02016 13:00	663	876
02/03/02016 14:00	619	1079
02/03/02016 15:00	670	872
02/03/02016 16:00	799	830
02/03/02016 17:00	741	848
02/03/02016 18:00	706	865
02/03/02016 19:00	649	904
02/03/02016 20:00	494	703
02/03/02016 21:00	306	578
02/03/02016 22:00	175	382
02/03/02016 23:00	106	151
03/03/02016 00:00	73	143
03/03/02016 01:00	50	78
03/03/02016 02:00	44	61
03/03/02016 03:00	38	41
03/03/02016 04:00	39	36
03/03/02016 05:00	63	37
03/03/02016 06:00	187	109
03/03/02016 07:00	768	301
03/03/02016 08:00	1148	520
03/03/02016 09:00	1260	641
03/03/02016 10:00	759	696
03/03/02016 11:00	695	766
03/03/02016 12:00	752	804
03/03/02016 13:00	709	883
03/03/02016 14:00	697	907
03/03/02016 15:00	729	831
03/03/02016 16:00	798	843
03/03/02016 17:00	754	806
03/03/02016 18:00	690	888
03/03/02016 19:00	659	954
03/03/02016 20:00	535	741
03/03/02016 21:00	327	490
03/03/02016 22:00	216	318
03/03/02016 23:00	125	174
04/03/02016 00:00	65	150
04/03/02016 01:00	51	96
04/03/02016 02:00	66	65
04/03/02016 03:00	41	46
04/03/02016 04:00	51	42
04/03/02016 05:00	71	37
04/03/02016 06:00	186	106
04/03/02016 07:00	808	320
04/03/02016 08:00	1199	535
04/03/02016 09:00	1096	634
04/03/02016 10:00	729	702
04/03/02016 11:00	743	805
04/03/02016 12:00	801	778
04/03/02016 13:00	752	862
04/03/02016 14:00	734	953
04/03/02016 15:00	662	847
04/03/02016 16:00	831	819
04/03/02016 17:00	798	844
04/03/02016 18:00	818	810
04/03/02016 19:00	716	876
04/03/02016 20:00	629	645
04/03/02016 21:00	464	520
04/03/02016 22:00	273	358
04/03/02016 23:00	188	218
05/03/02016 00:00	115	243
05/03/02016 01:00	80	166
05/03/02016 02:00	68	106
05/03/02016 03:00	50	83
05/03/02016 04:00	63	93
05/03/02016 05:00	58	68
05/03/02016 06:00	187	98
05/03/02016 07:00	365	167

05/03/02016 08:00	475	333
05/03/02016 09:00	594	443
05/03/02016 10:00	567	597
05/03/02016 11:00	762	693
05/03/02016 12:00	874	646
05/03/02016 13:00	792	739
05/03/02016 14:00	644	683
05/03/02016 15:00	439	601
05/03/02016 16:00	490	612
05/03/02016 17:00	532	606
05/03/02016 18:00	599	651
05/03/02016 19:00	566	636
05/03/02016 20:00	561	526
05/03/02016 21:00	483	460
05/03/02016 22:00	297	359
05/03/02016 23:00	184	284
06/03/02016 00:00	129	236
06/03/02016 01:00	84	210
06/03/02016 02:00	56	150
06/03/02016 03:00	36	109
06/03/02016 04:00	55	96
06/03/02016 05:00	82	90
06/03/02016 06:00	263	111
06/03/02016 07:00	293	189
06/03/02016 08:00	270	270
06/03/02016 09:00	479	294
06/03/02016 10:00	492	418
06/03/02016 11:00	599	543
06/03/02016 12:00	720	597
06/03/02016 13:00	623	668
06/03/02016 14:00	497	720
06/03/02016 15:00	352	847
06/03/02016 16:00	380	880
06/03/02016 17:00	437	784
06/03/02016 18:00	500	827
06/03/02016 19:00	458	686
06/03/02016 20:00	376	459
06/03/02016 21:00	315	360
06/03/02016 22:00	170	307
06/03/02016 23:00	117	200
07/03/02016 00:00	74	140
07/03/02016 01:00	57	85
07/03/02016 02:00	59	59
07/03/02016 03:00	23	40
07/03/02016 04:00	45	38
07/03/02016 05:00	59	59
07/03/02016 06:00	224	105
07/03/02016 07:00	788	330
07/03/02016 08:00	1194	558
07/03/02016 09:00	1220	682
07/03/02016 10:00	848	732
07/03/02016 11:00	805	888
07/03/02016 12:00	732	828
07/03/02016 13:00	740	954
07/03/02016 14:00	696	976
07/03/02016 15:00	747	861
07/03/02016 16:00	867	773
07/03/02016 17:00	737	853
07/03/02016 18:00	649	829
07/03/02016 19:00	576	850
07/03/02016 20:00	460	647
07/03/02016 21:00	325	524
07/03/02016 22:00	183	315
07/03/02016 23:00	120	150
08/03/02016 00:00	65	153
08/03/02016 01:00	50	60
08/03/02016 02:00	41	39
08/03/02016 03:00	39	55
08/03/02016 04:00	52	28
08/03/02016 05:00	76	34
08/03/02016 06:00	186	81
08/03/02016 07:00	798	317
08/03/02016 08:00	1241	559
08/03/02016 09:00	1200	633
08/03/02016 10:00	860	731
08/03/02016 11:00	739	739
08/03/02016 12:00	713	767
08/03/02016 13:00	684	878
08/03/02016 14:00	647	958
08/03/02016 15:00	740	823
08/03/02016 16:00	771	840
08/03/02016 17:00	750	839
08/03/02016 18:00	656	830
08/03/02016 19:00	628	917
08/03/02016 20:00	483	725
08/03/02016 21:00	307	511
08/03/02016 22:00	184	263
08/03/02016 23:00	91	161
09/03/02016 00:00	70	113
09/03/02016 01:00	61	88
09/03/02016 02:00	45	63
09/03/02016 03:00	37	51
09/03/02016 04:00	48	34
09/03/02016 05:00	95	37
09/03/02016 06:00	310	82
09/03/02016 07:00	830	310
09/03/02016 08:00	1275	552
09/03/02016 09:00	1243	622
09/03/02016 10:00	788	656
09/03/02016 11:00	749	728
09/03/02016 12:00	707	802
09/03/02016 13:00	739	864
09/03/02016 14:00	684	1162
09/03/02016 15:00	724	997
09/03/02016 16:00	806	866
09/03/02016 17:00	682	812
09/03/02016 18:00	665	846
09/03/02016 19:00	601	916
09/03/02016 20:00	487	703
09/03/02016 21:00	307	556

09/03/02016 22:00	192	296
09/03/02016 23:00	106	154
10/03/02016 00:00	58	116
10/03/02016 01:00	41	67
10/03/02016 02:00	60	51
10/03/02016 03:00	30	47
10/03/02016 04:00	41	42
10/03/02016 05:00	64	41
10/03/02016 06:00	190	95
10/03/02016 07:00	801	316
10/03/02016 08:00	1236	563
10/03/02016 09:00	1227	640
10/03/02016 10:00	812	725
10/03/02016 11:00	785	837
10/03/02016 12:00	801	819
10/03/02016 13:00	772	929
10/03/02016 14:00	752	963
10/03/02016 15:00	727	824
10/03/02016 16:00	817	802
10/03/02016 17:00	753	895
10/03/02016 18:00	697	885
10/03/02016 19:00	699	925
10/03/02016 20:00	561	763
10/03/02016 21:00	365	544
10/03/02016 22:00	199	351
10/03/02016 23:00	107	180
11/03/02016 00:00	91	141
11/03/02016 01:00	44	121
11/03/02016 02:00	42	71
11/03/02016 03:00	40	45
11/03/02016 04:00	69	52
11/03/02016 05:00	61	42
11/03/02016 06:00	191	116
11/03/02016 07:00	732	312
11/03/02016 08:00	1242	562
11/03/02016 09:00	1113	677
11/03/02016 10:00	788	731
11/03/02016 11:00	868	816
11/03/02016 12:00	790	779
11/03/02016 13:00	772	943
11/03/02016 14:00	701	940
11/03/02016 15:00	731	857
11/03/02016 16:00	792	849
11/03/02016 17:00	718	850
11/03/02016 18:00	810	873
11/03/02016 19:00	818	898
11/03/02016 20:00	653	722
11/03/02016 21:00	510	570
11/03/02016 22:00	294	388
11/03/02016 23:00	178	259
12/03/02016 00:00	124	231
12/03/02016 01:00	91	159
12/03/02016 02:00	64	118
12/03/02016 03:00	56	88
12/03/02016 04:00	54	91
12/03/02016 05:00	60	68
12/03/02016 06:00	223	97
12/03/02016 07:00	354	200
12/03/02016 08:00	487	345
12/03/02016 09:00	551	439
12/03/02016 10:00	590	619
12/03/02016 11:00	752	686
12/03/02016 12:00	832	697
12/03/02016 13:00	768	732
12/03/02016 14:00	634	674
12/03/02016 15:00	484	675
12/03/02016 16:00	477	639
12/03/02016 17:00	554	569
12/03/02016 18:00	666	623
12/03/02016 19:00	579	610
12/03/02016 20:00	584	560
12/03/02016 21:00	485	483
12/03/02016 22:00	312	375
12/03/02016 23:00	192	285
13/03/02016 00:00	175	260
13/03/02016 01:00	94	211
13/03/02016 02:00	62	143
13/03/02016 03:00	61	108
13/03/02016 04:00	62	113
13/03/02016 05:00	74	92
13/03/02016 06:00	249	141
13/03/02016 07:00	328	169
13/03/02016 08:00	278	323
13/03/02016 09:00	428	340
13/03/02016 10:00	534	452
13/03/02016 11:00	661	543
13/03/02016 12:00	739	676
13/03/02016 13:00	628	656
13/03/02016 14:00	524	738
13/03/02016 15:00	358	799
13/03/02016 16:00	378	766
13/03/02016 17:00	488	714
13/03/02016 18:00	430	832
13/03/02016 19:00	487	743
13/03/02016 20:00	407	490
13/03/02016 21:00	308	380
13/03/02016 22:00	172	353
13/03/02016 23:00	127	177
14/03/02016 00:00	67	140
14/03/02016 01:00	60	88
14/03/02016 02:00	35	72
14/03/02016 03:00	68	55
14/03/02016 04:00	35	49
14/03/02016 05:00	67	43
14/03/02016 06:00	225	127
14/03/02016 07:00	797	348
14/03/02016 08:00	1233	617
14/03/02016 09:00	1201	627
14/03/02016 10:00	839	734
14/03/02016 11:00	809	868

14/03/02016 12:00	734	841
14/03/02016 13:00	729	987
14/03/02016 14:00	718	916
14/03/02016 15:00	730	879
14/03/02016 16:00	839	774
14/03/02016 17:00	721	876
14/03/02016 18:00	695	919
14/03/02016 19:00	665	967
14/03/02016 20:00	527	750
14/03/02016 21:00	339	575
14/03/02016 22:00	212	333
14/03/02016 23:00	116	150
15/03/02016 00:00	67	103
15/03/02016 01:00	59	78
15/03/02016 02:00	45	43
15/03/02016 03:00	28	46
15/03/02016 04:00	52	41
15/03/02016 05:00	53	51
15/03/02016 06:00	198	87
15/03/02016 07:00	793	324
15/03/02016 08:00	1210	576
15/03/02016 09:00	1277	652
15/03/02016 10:00	806	720
15/03/02016 11:00	795	830
15/03/02016 12:00	762	863
15/03/02016 13:00	716	906
15/03/02016 14:00	768	968
15/03/02016 15:00	816	896
15/03/02016 16:00	955	923
15/03/02016 17:00	1089	952
15/03/02016 18:00	686	880
15/03/02016 19:00	661	968
15/03/02016 20:00	540	744
15/03/02016 21:00	339	566
15/03/02016 22:00	173	309
15/03/02016 23:00	114	172
16/03/02016 00:00	63	159
16/03/02016 01:00	53	92
16/03/02016 02:00	49	57
16/03/02016 03:00	27	46
16/03/02016 04:00	43	40
16/03/02016 05:00	96	47
16/03/02016 06:00	317	98
16/03/02016 07:00	880	320
16/03/02016 08:00	1243	529
16/03/02016 09:00	1258	656
16/03/02016 10:00	800	683
16/03/02016 11:00	912	802
16/03/02016 12:00	794	913
16/03/02016 13:00	770	959
16/03/02016 14:00	712	1052
16/03/02016 15:00	723	923
16/03/02016 16:00	830	850
16/03/02016 17:00	805	912
16/03/02016 18:00	748	925
16/03/02016 19:00	697	979
16/03/02016 20:00	514	772
16/03/02016 21:00	350	603
16/03/02016 22:00	225	361
16/03/02016 23:00	117	188
17/03/02016 00:00	78	171
17/03/02016 01:00	44	90
17/03/02016 02:00	58	63
17/03/02016 03:00	28	62
17/03/02016 04:00	58	48
17/03/02016 05:00	84	39
17/03/02016 06:00	223	112
17/03/02016 07:00	770	317
17/03/02016 08:00	1225	595
17/03/02016 09:00	1271	655
17/03/02016 10:00	823	756
17/03/02016 11:00	829	847
17/03/02016 12:00	840	787
17/03/02016 13:00	887	926
17/03/02016 14:00	790	943
17/03/02016 15:00	837	927
17/03/02016 16:00	872	865
17/03/02016 17:00	854	910
17/03/02016 18:00	760	1013
17/03/02016 19:00	754	960
17/03/02016 20:00	579	800
17/03/02016 21:00	400	587
17/03/02016 22:00	216	395
17/03/02016 23:00	141	227
18/03/02016 00:00	104	175
18/03/02016 01:00	73	132
18/03/02016 02:00	54	71
18/03/02016 03:00	40	67
18/03/02016 04:00	43	56
18/03/02016 05:00	73	65
18/03/02016 06:00	223	108
18/03/02016 07:00	830	328
18/03/02016 08:00	1258	602
18/03/02016 09:00	1166	711
18/03/02016 10:00	761	725
18/03/02016 11:00	849	823
18/03/02016 12:00	927	892
18/03/02016 13:00	914	930
18/03/02016 14:00	767	987
18/03/02016 15:00	824	904
18/03/02016 16:00	914	884
18/03/02016 17:00	929	936
18/03/02016 18:00	970	892
18/03/02016 19:00	890	920
18/03/02016 20:00	749	722
18/03/02016 21:00	584	557
18/03/02016 22:00	360	370
18/03/02016 23:00	235	263
19/03/02016 00:00	156	219
19/03/02016 01:00	95	193

19/03/02016 02:00	86	140
19/03/02016 03:00	54	92
19/03/02016 04:00	57	109
19/03/02016 05:00	88	66
19/03/02016 06:00	188	122
19/03/02016 07:00	329	187
19/03/02016 08:00	355	327
19/03/02016 09:00	524	434
19/03/02016 10:00	623	605
19/03/02016 11:00	884	654
19/03/02016 12:00	1122	721
19/03/02016 13:00	1287	778
19/03/02016 14:00	866	702
19/03/02016 15:00	582	630
19/03/02016 16:00	606	648
19/03/02016 17:00	677	728
19/03/02016 18:00	771	715
19/03/02016 19:00	637	763
19/03/02016 20:00	619	581
19/03/02016 21:00	484	504
19/03/02016 22:00	319	401
19/03/02016 23:00	232	315
20/03/02016 00:00	142	325
20/03/02016 01:00	110	336
20/03/02016 02:00	100	177
20/03/02016 03:00	79	134
20/03/02016 04:00	64	102
20/03/02016 05:00	83	120
20/03/02016 06:00	311	181
20/03/02016 07:00	354	208
20/03/02016 08:00	292	295
20/03/02016 09:00	420	374
20/03/02016 10:00	469	516
20/03/02016 11:00	640	609
20/03/02016 12:00	791	693
20/03/02016 13:00	863	696
20/03/02016 14:00	684	769
20/03/02016 15:00	443	861
20/03/02016 16:00	498	794
20/03/02016 17:00	618	773
20/03/02016 18:00	693	834
20/03/02016 19:00	620	752
20/03/02016 20:00	561	645
20/03/02016 21:00	360	417
20/03/02016 22:00	256	398
20/03/02016 23:00	148	264
21/03/02016 00:00	93	210
21/03/02016 01:00	47	130
21/03/02016 02:00	37	57
21/03/02016 03:00	30	59
21/03/02016 04:00	68	45
21/03/02016 05:00	81	77
21/03/02016 06:00	237	147
21/03/02016 07:00	776	325
21/03/02016 08:00	1249	586
21/03/02016 09:00	1195	709
21/03/02016 10:00	826	815
21/03/02016 11:00	847	976
21/03/02016 12:00	968	897
21/03/02016 13:00	941	1042
21/03/02016 14:00	888	1071
21/03/02016 15:00	797	900
21/03/02016 16:00	963	932
21/03/02016 17:00	889	980
21/03/02016 18:00	808	986
21/03/02016 19:00	770	1005
21/03/02016 20:00	628	804
21/03/02016 21:00	479	566
21/03/02016 22:00	300	337
21/03/02016 23:00	145	195
22/03/02016 00:00	104	166
22/03/02016 01:00	61	92
22/03/02016 02:00	59	52
22/03/02016 03:00	45	63
22/03/02016 04:00	52	35
22/03/02016 05:00	74	49
22/03/02016 06:00	213	105
22/03/02016 07:00	696	280
22/03/02016 08:00	1179	585
22/03/02016 09:00	1179	656
22/03/02016 10:00	907	788
22/03/02016 11:00	915	944
22/03/02016 12:00	903	959
22/03/02016 13:00	886	993
22/03/02016 14:00	860	977
22/03/02016 15:00	794	881
22/03/02016 16:00	937	913
22/03/02016 17:00	818	940
22/03/02016 18:00	948	916
22/03/02016 19:00	807	1009
22/03/02016 20:00	683	888
22/03/02016 21:00	506	567
22/03/02016 22:00	310	387
22/03/02016 23:00	177	246
23/03/02016 00:00	107	178
23/03/02016 01:00	72	126
23/03/02016 02:00	55	70
23/03/02016 03:00	41	57
23/03/02016 04:00	63	51
23/03/02016 05:00	126	46
23/03/02016 06:00	333	115
23/03/02016 07:00	794	289
23/03/02016 08:00	1142	527
23/03/02016 09:00	1320	721
23/03/02016 10:00	887	804
23/03/02016 11:00	993	939
23/03/02016 12:00	1064	934
23/03/02016 13:00	1026	943
23/03/02016 14:00	876	1102
23/03/02016 15:00	851	1076

23/03/02016 16:00	964	1057
23/03/02016 17:00	992	1006
23/03/02016 18:00	1092	1070
23/03/02016 19:00	1072	980
23/03/02016 20:00	904	843
23/03/02016 21:00	804	688
23/03/02016 22:00	557	478
23/03/02016 23:00	337	312
24/03/02016 00:00	291	254
24/03/02016 01:00	194	144
24/03/02016 02:00	115	94
24/03/02016 03:00	84	73
24/03/02016 04:00	61	70
24/03/02016 05:00	127	92
24/03/02016 06:00	236	137
24/03/02016 07:00	432	187
24/03/02016 08:00	465	349
24/03/02016 09:00	727	528
24/03/02016 10:00	884	723
24/03/02016 11:00	1178	826
24/03/02016 12:00	1378	703
24/03/02016 13:00	1362	738
24/03/02016 14:00	1130	693
24/03/02016 15:00	733	715
24/03/02016 16:00	705	767
24/03/02016 17:00	805	728
24/03/02016 18:00	829	782
24/03/02016 19:00	807	803
24/03/02016 20:00	688	683
24/03/02016 21:00	519	504
24/03/02016 22:00	292	466
24/03/02016 23:00	200	333
25/03/02016 00:00	202	259
25/03/02016 01:00	100	221
25/03/02016 02:00	91	114
25/03/02016 03:00	70	94
25/03/02016 04:00	42	111
25/03/02016 05:00	69	72
25/03/02016 06:00	189	130
25/03/02016 07:00	292	203
25/03/02016 08:00	337	271
25/03/02016 09:00	501	400
25/03/02016 10:00	654	615
25/03/02016 11:00	978	731
25/03/02016 12:00	1242	759
25/03/02016 13:00	1107	750
25/03/02016 14:00	778	645
25/03/02016 15:00	511	641
25/03/02016 16:00	574	776
25/03/02016 17:00	674	809
25/03/02016 18:00	789	913
25/03/02016 19:00	733	926
25/03/02016 20:00	728	879
25/03/02016 21:00	492	646
25/03/02016 22:00	342	526
25/03/02016 23:00	228	425
26/03/02016 00:00	198	384
26/03/02016 01:00	115	284
26/03/02016 02:00	70	159
26/03/02016 03:00	63	126
26/03/02016 04:00	59	116
26/03/02016 05:00	84	127
26/03/02016 06:00	229	160
26/03/02016 07:00	310	235
26/03/02016 08:00	382	431
26/03/02016 09:00	529	543
26/03/02016 10:00	634	882
26/03/02016 11:00	976	1012
26/03/02016 12:00	1011	884
26/03/02016 13:00	1025	823
26/03/02016 14:00	752	779
26/03/02016 15:00	522	718
26/03/02016 16:00	569	832
26/03/02016 17:00	745	899
26/03/02016 18:00	803	921
26/03/02016 19:00	834	903
26/03/02016 20:00	811	835
26/03/02016 21:00	580	621
26/03/02016 22:00	401	642
26/03/02016 23:00	264	417
27/03/02016 00:00	215	364
27/03/02016 01:00	141	291
27/03/02016 02:00	0	0
27/03/02016 03:00	89	221
27/03/02016 04:00	69	156
27/03/02016 05:00	104	180
27/03/02016 06:00	299	263
27/03/02016 07:00	343	292
27/03/02016 08:00	377	419
27/03/02016 09:00	495	625
27/03/02016 10:00	674	886
27/03/02016 11:00	862	1024
27/03/02016 12:00	1023	1004
27/03/02016 13:00	1048	917
27/03/02016 14:00	688	903
27/03/02016 15:00	476	1035
27/03/02016 16:00	425	926
27/03/02016 17:00	524	908
27/03/02016 18:00	618	942
27/03/02016 19:00	634	956
27/03/02016 20:00	740	887
27/03/02016 21:00	484	710
27/03/02016 22:00	329	561
27/03/02016 23:00	206	493
28/03/02016 00:00	165	369
28/03/02016 01:00	78	224
28/03/02016 02:00	61	119
28/03/02016 03:00	66	103
28/03/02016 04:00	52	91
28/03/02016 05:00	64	110

28/03/02016 06:00	180	167
28/03/02016 07:00	339	291
28/03/02016 08:00	325	462
28/03/02016 09:00	460	611
28/03/02016 10:00	501	965
28/03/02016 11:00	696	1109
28/03/02016 12:00	928	983
28/03/02016 13:00	908	867
28/03/02016 14:00	683	831
28/03/02016 15:00	544	899
28/03/02016 16:00	520	898
28/03/02016 17:00	585	921
28/03/02016 18:00	694	990
28/03/02016 19:00	586	847
28/03/02016 20:00	570	763
28/03/02016 21:00	399	537
28/03/02016 22:00	285	427
28/03/02016 23:00	174	269
29/03/02016 00:00	113	212
29/03/02016 01:00	61	115
29/03/02016 02:00	52	73
29/03/02016 03:00	43	53
29/03/02016 04:00	50	56
29/03/02016 05:00	68	57
29/03/02016 06:00	240	129
29/03/02016 07:00	583	302
29/03/02016 08:00	890	531
29/03/02016 09:00	1022	654
29/03/02016 10:00	795	827
29/03/02016 11:00	844	936
29/03/02016 12:00	839	933
29/03/02016 13:00	784	890
29/03/02016 14:00	662	888
29/03/02016 15:00	650	855
29/03/02016 16:00	676	816
29/03/02016 17:00	702	820
29/03/02016 18:00	730	898
29/03/02016 19:00	686	908
29/03/02016 20:00	556	775
29/03/02016 21:00	469	579
29/03/02016 22:00	241	398
29/03/02016 23:00	162	285
30/03/02016 00:00	103	205
30/03/02016 01:00	61	135
30/03/02016 02:00	61	60
30/03/02016 03:00	65	58
30/03/02016 04:00	47	47
30/03/02016 05:00	96	48
30/03/02016 06:00	327	121
30/03/02016 07:00	632	256
30/03/02016 08:00	915	427
30/03/02016 09:00	982	555
30/03/02016 10:00	835	693
30/03/02016 11:00	832	835
30/03/02016 12:00	782	896
30/03/02016 13:00	748	825
30/03/02016 14:00	648	953
30/03/02016 15:00	593	936
30/03/02016 16:00	714	851
30/03/02016 17:00	686	858
30/03/02016 18:00	680	842
30/03/02016 19:00	691	863
30/03/02016 20:00	550	768
30/03/02016 21:00	433	574
30/03/02016 22:00	268	428
30/03/02016 23:00	165	244
31/03/02016 00:00	112	208
31/03/02016 01:00	75	102
31/03/02016 02:00	48	91
31/03/02016 03:00	57	46
31/03/02016 04:00	46	55
31/03/02016 05:00	77	52
31/03/02016 06:00	211	119
31/03/02016 07:00	604	267
31/03/02016 08:00	835	454
31/03/02016 09:00	994	590
31/03/02016 10:00	784	828
31/03/02016 11:00	787	858
31/03/02016 12:00	790	855
31/03/02016 13:00	755	842
31/03/02016 14:00	609	807
31/03/02016 15:00	637	819
31/03/02016 16:00	729	800
31/03/02016 17:00	708	819
31/03/02016 18:00	698	940
31/03/02016 19:00	713	853
31/03/02016 20:00	588	746
31/03/02016 21:00	454	589
31/03/02016 22:00	271	441
31/03/02016 23:00	154	275

INTENSIDADES HORARIAS AFOROS AVENIDA COMUNIDAD EUROPEA (ENLACE AP-7)

	(2501) ENTRADA CRUCE 2606 NORTE (AFOROS) Intensidad	(2502) SALIDA CRUCE 2060 NORTE (AFOROS) Intensidad
01/04/02016 00:00	114	216
01/04/02016 01:00	81	148
01/04/02016 02:00	62	76
01/04/02016 03:00	51	72
01/04/02016 04:00	51	57
01/04/02016 05:00	56	56
01/04/02016 06:00	192	127
01/04/02016 07:00	637	264
01/04/02016 08:00	880	491
01/04/02016 09:00	987	572
01/04/02016 10:00	741	831
01/04/02016 11:00	823	862
01/04/02016 12:00	822	886
01/04/02016 13:00	877	859
01/04/02016 14:00	700	854
01/04/02016 15:00	646	881
01/04/02016 16:00	735	832
01/04/02016 17:00	843	879
01/04/02016 18:00	874	907
01/04/02016 19:00	817	862
01/04/02016 20:00	786	725
01/04/02016 21:00	539	531
01/04/02016 22:00	384	423
01/04/02016 23:00	224	317
02/04/02016 00:00	147	286
02/04/02016 01:00	104	195
02/04/02016 02:00	62	130
02/04/02016 03:00	87	99
02/04/02016 04:00	44	99
02/04/02016 05:00	74	110
02/04/02016 06:00	191	145
02/04/02016 07:00	352	239
02/04/02016 08:00	476	436
02/04/02016 09:00	609	612
02/04/02016 10:00	551	837
02/04/02016 11:00	776	821
02/04/02016 12:00	969	787
02/04/02016 13:00	842	727
02/04/02016 14:00	663	790
02/04/02016 15:00	553	597
02/04/02016 16:00	587	667
02/04/02016 17:00	619	590
02/04/02016 18:00	682	642
02/04/02016 19:00	621	658
02/04/02016 20:00	646	595
02/04/02016 21:00	434	446
02/04/02016 22:00	300	458
02/04/02016 23:00	257	361
03/04/02016 00:00	164	311
03/04/02016 01:00	134	191
03/04/02016 02:00	70	164
03/04/02016 03:00	44	152
03/04/02016 04:00	54	130
03/04/02016 05:00	90	115
03/04/02016 06:00	294	195
03/04/02016 07:00	312	235
03/04/02016 08:00	332	338
03/04/02016 09:00	407	496
03/04/02016 10:00	555	600
03/04/02016 11:00	781	711
03/04/02016 12:00	824	646
03/04/02016 13:00	721	740
03/04/02016 14:00	615	703
03/04/02016 15:00	402	862
03/04/02016 16:00	402	822
03/04/02016 17:00	485	758
03/04/02016 18:00	489	773
03/04/02016 19:00	452	732
03/04/02016 20:00	496	603
03/04/02016 21:00	398	519
03/04/02016 22:00	212	415
03/04/02016 23:00	158	247
04/04/02016 00:00	95	207
04/04/02016 01:00	65	112
04/04/02016 02:00	43	83
04/04/02016 03:00	39	49
04/04/02016 04:00	67	60
04/04/02016 05:00	85	52
04/04/02016 06:00	205	109
04/04/02016 07:00	598	252
04/04/02016 08:00	870	433
04/04/02016 09:00	985	540
04/04/02016 10:00	813	749
04/04/02016 11:00	782	883
04/04/02016 12:00	824	931
04/04/02016 13:00	740	928
04/04/02016 14:00	660	912
04/04/02016 15:00	665	1008
04/04/02016 16:00	762	1049
04/04/02016 17:00	729	1031
04/04/02016 18:00	684	1108
04/04/02016 19:00	630	905
04/04/02016 20:00	520	729
04/04/02016 21:00	373	512
04/04/02016 22:00	217	329
04/04/02016 23:00	134	221
05/04/02016 00:00	90	142
05/04/02016 01:00	70	88
05/04/02016 02:00	53	60
05/04/02016 03:00	44	53
05/04/02016 04:00	54	57
05/04/02016 05:00	82	62
05/04/02016 06:00	213	113
05/04/02016 07:00	700	290

05/04/02016 08:00	1243	601
05/04/02016 09:00	1207	687
05/04/02016 10:00	756	690
05/04/02016 11:00	753	832
05/04/02016 12:00	741	879
05/04/02016 13:00	784	930
05/04/02016 14:00	706	1005
05/04/02016 15:00	742	944
05/04/02016 16:00	818	895
05/04/02016 17:00	739	938
05/04/02016 18:00	721	927
05/04/02016 19:00	645	860
05/04/02016 20:00	544	764
05/04/02016 21:00	315	524
05/04/02016 22:00	188	330
05/04/02016 23:00	152	190
06/04/02016 00:00	87	166
06/04/02016 01:00	61	96
06/04/02016 02:00	44	56
06/04/02016 03:00	42	46
06/04/02016 04:00	65	73
06/04/02016 05:00	102	47
06/04/02016 06:00	327	103
06/04/02016 07:00	789	318
06/04/02016 08:00	1261	510
06/04/02016 09:00	1198	575
06/04/02016 10:00	847	605
06/04/02016 11:00	794	750
06/04/02016 12:00	719	798
06/04/02016 13:00	710	947
06/04/02016 14:00	718	1039
06/04/02016 15:00	698	978
06/04/02016 16:00	809	909
06/04/02016 17:00	753	869
06/04/02016 18:00	720	901
06/04/02016 19:00	708	922
06/04/02016 20:00	539	754
06/04/02016 21:00	361	673
06/04/02016 22:00	249	401
06/04/02016 23:00	152	255
07/04/02016 00:00	95	182
07/04/02016 01:00	64	83
07/04/02016 02:00	48	69
07/04/02016 03:00	65	57
07/04/02016 04:00	49	52
07/04/02016 05:00	86	55
07/04/02016 06:00	199	113
07/04/02016 07:00	726	295
07/04/02016 08:00	1203	514
07/04/02016 09:00	1171	622
07/04/02016 10:00	767	671
07/04/02016 11:00	816	807
07/04/02016 12:00	841	741
07/04/02016 13:00	765	873
07/04/02016 14:00	741	951
07/04/02016 15:00	701	869
07/04/02016 16:00	813	845
07/04/02016 17:00	730	899
07/04/02016 18:00	746	890
07/04/02016 19:00	693	997
07/04/02016 20:00	591	849
07/04/02016 21:00	440	680
07/04/02016 22:00	294	419
07/04/02016 23:00	146	276
08/04/02016 00:00	100	189
08/04/02016 01:00	61	124
08/04/02016 02:00	50	76
08/04/02016 03:00	25	60
08/04/02016 04:00	52	60
08/04/02016 05:00	81	58
08/04/02016 06:00	195	125
08/04/02016 07:00	727	285
08/04/02016 08:00	1132	524
08/04/02016 09:00	1117	671
08/04/02016 10:00	779	692
08/04/02016 11:00	795	834
08/04/02016 12:00	766	856
08/04/02016 13:00	829	867
08/04/02016 14:00	756	954
08/04/02016 15:00	703	850
08/04/02016 16:00	847	819
08/04/02016 17:00	820	835
08/04/02016 18:00	743	878
08/04/02016 19:00	727	825
08/04/02016 20:00	667	754
08/04/02016 21:00	556	599
08/04/02016 22:00	375	473
08/04/02016 23:00	213	279
09/04/02016 00:00	152	246
09/04/02016 01:00	94	190
09/04/02016 02:00	57	123
09/04/02016 03:00	41	90
09/04/02016 04:00	56	89
09/04/02016 05:00	100	77
09/04/02016 06:00	189	128
09/04/02016 07:00	353	203
09/04/02016 08:00	467	363
09/04/02016 09:00	563	426
09/04/02016 10:00	625	585
09/04/02016 11:00	788	627
09/04/02016 12:00	828	734
09/04/02016 13:00	739	796
09/04/02016 14:00	635	740
09/04/02016 15:00	471	647
09/04/02016 16:00	515	636
09/04/02016 17:00	506	538
09/04/02016 18:00	618	615
09/04/02016 19:00	562	645
09/04/02016 20:00	592	606
09/04/02016 21:00	600	557

09/04/02016 22:00	333	466
09/04/02016 23:00	228	328
10/04/02016 00:00	156	300
10/04/02016 01:00	130	243
10/04/02016 02:00	77	193
10/04/02016 03:00	51	135
10/04/02016 04:00	65	127
10/04/02016 05:00	87	116
10/04/02016 06:00	306	155
10/04/02016 07:00	320	204
10/04/02016 08:00	311	278
10/04/02016 09:00	525	358
10/04/02016 10:00	566	445
10/04/02016 11:00	591	534
10/04/02016 12:00	681	607
10/04/02016 13:00	659	641
10/04/02016 14:00	235	419
10/04/02016 15:00	362	867
10/04/02016 16:00	405	801
10/04/02016 17:00	422	671
10/04/02016 18:00	530	927
10/04/02016 19:00	492	706
10/04/02016 20:00	447	526
10/04/02016 21:00	370	466
10/04/02016 22:00	224	365
10/04/02016 23:00	138	257
11/04/02016 00:00	93	175
11/04/02016 01:00	71	115
11/04/02016 02:00	47	83
11/04/02016 03:00	52	40
11/04/02016 04:00	43	53
11/04/02016 05:00	69	75
11/04/02016 06:00	210	121
11/04/02016 07:00	760	322
11/04/02016 08:00	1172	614
11/04/02016 09:00	1274	636
11/04/02016 10:00	784	701
11/04/02016 11:00	757	877
11/04/02016 12:00	725	800
11/04/02016 13:00	729	887
11/04/02016 14:00	688	972
11/04/02016 15:00	759	926
11/04/02016 16:00	850	846
11/04/02016 17:00	754	850
11/04/02016 18:00	710	889
11/04/02016 19:00	663	929
11/04/02016 20:00	534	734
11/04/02016 21:00	392	635
11/04/02016 22:00	227	381
11/04/02016 23:00	129	185
12/04/02016 00:00	88	150
12/04/02016 01:00	60	91
12/04/02016 02:00	41	54
12/04/02016 03:00	47	37
12/04/02016 04:00	66	49
12/04/02016 05:00	66	45
12/04/02016 06:00	225	106
12/04/02016 07:00	765	337
12/04/02016 08:00	1220	602
12/04/02016 09:00	1198	641
12/04/02016 10:00	871	668
12/04/02016 11:00	795	838
12/04/02016 12:00	785	835
12/04/02016 13:00	754	882
12/04/02016 14:00	672	963
12/04/02016 15:00	744	921
12/04/02016 16:00	858	849
12/04/02016 17:00	736	941
12/04/02016 18:00	683	921
12/04/02016 19:00	700	933
12/04/02016 20:00	557	766
12/04/02016 21:00	327	603
12/04/02016 22:00	225	353
12/04/02016 23:00	164	223
13/04/02016 00:00	74	162
13/04/02016 01:00	44	110
13/04/02016 02:00	51	49
13/04/02016 03:00	51	40
13/04/02016 04:00	53	61
13/04/02016 05:00	103	60
13/04/02016 06:00	320	112
13/04/02016 07:00	832	288
13/04/02016 08:00	1203	500
13/04/02016 09:00	1221	629
13/04/02016 10:00	815	617
13/04/02016 11:00	791	746
13/04/02016 12:00	737	785
13/04/02016 13:00	695	960
13/04/02016 14:00	683	1017
13/04/02016 15:00	676	991
13/04/02016 16:00	833	790
13/04/02016 17:00	757	933
13/04/02016 18:00	670	889
13/04/02016 19:00	714	916
13/04/02016 20:00	535	760
13/04/02016 21:00	359	592
13/04/02016 22:00	224	371
13/04/02016 23:00	153	247
14/04/02016 00:00	100	188
14/04/02016 01:00	55	86
14/04/02016 02:00	49	59
14/04/02016 03:00	51	38
14/04/02016 04:00	50	58
14/04/02016 05:00	73	59
14/04/02016 06:00	217	113
14/04/02016 07:00	713	309
14/04/02016 08:00	1136	549
14/04/02016 09:00	1219	646
14/04/02016 10:00	910	697
14/04/02016 11:00	821	813

14/04/02016 12:00	786	777
14/04/02016 13:00	747	935
14/04/02016 14:00	683	935
14/04/02016 15:00	688	857
14/04/02016 16:00	794	806
14/04/02016 17:00	774	841
14/04/02016 18:00	750	948
14/04/02016 19:00	727	951
14/04/02016 20:00	599	796
14/04/02016 21:00	403	630
14/04/02016 22:00	277	380
14/04/02016 23:00	175	246
15/04/02016 00:00	122	213
15/04/02016 01:00	57	146
15/04/02016 02:00	41	74
15/04/02016 03:00	55	45
15/04/02016 04:00	50	59
15/04/02016 05:00	111	60
15/04/02016 06:00	233	117
15/04/02016 07:00	768	344
15/04/02016 08:00	1205	547
15/04/02016 09:00	1064	630
15/04/02016 10:00	756	676
15/04/02016 11:00	799	732
15/04/02016 12:00	854	861
15/04/02016 13:00	809	949
15/04/02016 14:00	803	1012
15/04/02016 15:00	745	974
15/04/02016 16:00	844	875
15/04/02016 17:00	747	889
15/04/02016 18:00	777	846
15/04/02016 19:00	719	843
15/04/02016 20:00	710	736
15/04/02016 21:00	546	602
15/04/02016 22:00	385	411
15/04/02016 23:00	228	283
16/04/02016 00:00	161	270
16/04/02016 01:00	99	190
16/04/02016 02:00	60	157
16/04/02016 03:00	51	113
16/04/02016 04:00	66	94
16/04/02016 05:00	106	82
16/04/02016 06:00	195	134
16/04/02016 07:00	409	227
16/04/02016 08:00	460	368
16/04/02016 09:00	569	435
16/04/02016 10:00	626	593
16/04/02016 11:00	780	686
16/04/02016 12:00	856	748
16/04/02016 13:00	796	771
16/04/02016 14:00	666	719
16/04/02016 15:00	448	624
16/04/02016 16:00	532	618
16/04/02016 17:00	537	506
16/04/02016 18:00	664	653
16/04/02016 19:00	606	653
16/04/02016 20:00	649	594
16/04/02016 21:00	580	485
16/04/02016 22:00	379	541
16/04/02016 23:00	226	342
17/04/02016 00:00	155	311
17/04/02016 01:00	104	237
17/04/02016 02:00	70	176
17/04/02016 03:00	58	154
17/04/02016 04:00	63	115
17/04/02016 05:00	90	116
17/04/02016 06:00	313	161
17/04/02016 07:00	300	201
17/04/02016 08:00	364	273
17/04/02016 09:00	591	363
17/04/02016 10:00	627	436
17/04/02016 11:00	772	563
17/04/02016 12:00	898	660
17/04/02016 13:00	797	666
17/04/02016 14:00	514	729
17/04/02016 15:00	358	770
17/04/02016 16:00	390	787
17/04/02016 17:00	440	879
17/04/02016 18:00	537	907
17/04/02016 19:00	491	756
17/04/02016 20:00	493	609
17/04/02016 21:00	357	475
17/04/02016 22:00	238	379
17/04/02016 23:00	146	253
18/04/02016 00:00	118	240
18/04/02016 01:00	55	127
18/04/02016 02:00	39	67
18/04/02016 03:00	44	75
18/04/02016 04:00	51	53
18/04/02016 05:00	77	65
18/04/02016 06:00	217	140
18/04/02016 07:00	775	355
18/04/02016 08:00	1196	583
18/04/02016 09:00	1157	680
18/04/02016 10:00	818	697
18/04/02016 11:00	794	780
18/04/02016 12:00	739	820
18/04/02016 13:00	695	922
18/04/02016 14:00	763	940
18/04/02016 15:00	779	916
18/04/02016 16:00	805	816
18/04/02016 17:00	723	855
18/04/02016 18:00	722	853
18/04/02016 19:00	652	945
18/04/02016 20:00	537	721
18/04/02016 21:00	373	659
18/04/02016 22:00	234	395
18/04/02016 23:00	144	209
19/04/02016 00:00	116	177
19/04/02016 01:00	40	86

19/04/02016 02:00	41	58
19/04/02016 03:00	35	41
19/04/02016 04:00	51	53
19/04/02016 05:00	117	63
19/04/02016 06:00	213	96
19/04/02016 07:00	772	336
19/04/02016 08:00	1248	571
19/04/02016 09:00	1243	627
19/04/02016 10:00	811	668
19/04/02016 11:00	753	768
19/04/02016 12:00	800	845
19/04/02016 13:00	669	819
19/04/02016 14:00	726	947
19/04/02016 15:00	701	864
19/04/02016 16:00	819	825
19/04/02016 17:00	771	887
19/04/02016 18:00	748	912
19/04/02016 19:00	678	928
19/04/02016 20:00	555	745
19/04/02016 21:00	410	629
19/04/02016 22:00	251	356
19/04/02016 23:00	126	205
20/04/02016 00:00	101	192
20/04/02016 01:00	44	106
20/04/02016 02:00	42	70
20/04/02016 03:00	27	40
20/04/02016 04:00	51	54
20/04/02016 05:00	101	53
20/04/02016 06:00	320	125
20/04/02016 07:00	838	275
20/04/02016 08:00	1222	538
20/04/02016 09:00	1208	619
20/04/02016 10:00	832	636
20/04/02016 11:00	812	790
20/04/02016 12:00	788	867
20/04/02016 13:00	743	946
20/04/02016 14:00	762	995
20/04/02016 15:00	680	1012
20/04/02016 16:00	835	880
20/04/02016 17:00	731	946
20/04/02016 18:00	704	860
20/04/02016 19:00	716	956
20/04/02016 20:00	518	717
20/04/02016 21:00	380	638
20/04/02016 22:00	248	386
20/04/02016 23:00	157	233
21/04/02016 00:00	123	223
21/04/02016 01:00	56	105
21/04/02016 02:00	54	75
21/04/02016 03:00	36	47
21/04/02016 04:00	47	50
21/04/02016 05:00	77	53
21/04/02016 06:00	226	117
21/04/02016 07:00	786	326
21/04/02016 08:00	1199	598
21/04/02016 09:00	1195	635
21/04/02016 10:00	805	692
21/04/02016 11:00	879	829
21/04/02016 12:00	807	842
21/04/02016 13:00	704	887
21/04/02016 14:00	775	981
21/04/02016 15:00	714	840
21/04/02016 16:00	867	830
21/04/02016 17:00	802	899
21/04/02016 18:00	698	884
21/04/02016 19:00	720	973
21/04/02016 20:00	632	827
21/04/02016 21:00	470	653
21/04/02016 22:00	350	459
21/04/02016 23:00	149	284
22/04/02016 00:00	117	210
22/04/02016 01:00	84	159
22/04/02016 02:00	51	80
22/04/02016 03:00	38	65
22/04/02016 04:00	34	63
22/04/02016 05:00	76	67
22/04/02016 06:00	234	138
22/04/02016 07:00	764	324
22/04/02016 08:00	1170	563
22/04/02016 09:00	1087	647
22/04/02016 10:00	730	672
22/04/02016 11:00	828	800
22/04/02016 12:00	831	808
22/04/02016 13:00	852	901
22/04/02016 14:00	795	1004
22/04/02016 15:00	732	967
22/04/02016 16:00	787	850
22/04/02016 17:00	732	904
22/04/02016 18:00	762	861
22/04/02016 19:00	773	900
22/04/02016 20:00	722	728
22/04/02016 21:00	563	611
22/04/02016 22:00	340	435
22/04/02016 23:00	221	269
23/04/02016 00:00	193	265
23/04/02016 01:00	106	201
23/04/02016 02:00	75	152
23/04/02016 03:00	52	103
23/04/02016 04:00	58	94
23/04/02016 05:00	128	90
23/04/02016 06:00	200	137
23/04/02016 07:00	391	245
23/04/02016 08:00	440	376
23/04/02016 09:00	617	462
23/04/02016 10:00	608	569
23/04/02016 11:00	766	690
23/04/02016 12:00	882	774
23/04/02016 13:00	790	717
23/04/02016 14:00	654	672
23/04/02016 15:00	486	672

23/04/02016 16:00	550	687
23/04/02016 17:00	556	577
23/04/02016 18:00	663	652
23/04/02016 19:00	615	653
23/04/02016 20:00	593	549
23/04/02016 21:00	558	548
23/04/02016 22:00	388	461
23/04/02016 23:00	271	363
24/04/02016 00:00	166	357
24/04/02016 01:00	142	237
24/04/02016 02:00	99	212
24/04/02016 03:00	72	145
24/04/02016 04:00	66	145
24/04/02016 05:00	107	133
24/04/02016 06:00	320	169
24/04/02016 07:00	342	215
24/04/02016 08:00	361	305
24/04/02016 09:00	545	346
24/04/02016 10:00	624	508
24/04/02016 11:00	629	593
24/04/02016 12:00	769	664
24/04/02016 13:00	688	681
24/04/02016 14:00	534	741
24/04/02016 15:00	425	878
24/04/02016 16:00	414	775
24/04/02016 17:00	445	820
24/04/02016 18:00	553	784
24/04/02016 19:00	554	701
24/04/02016 20:00	497	637
24/04/02016 21:00	400	535
24/04/02016 22:00	262	377
24/04/02016 23:00	168	262
25/04/02016 00:00	107	185
25/04/02016 01:00	69	122
25/04/02016 02:00	43	76
25/04/02016 03:00	33	48
25/04/02016 04:00	60	56
25/04/02016 05:00	67	80
25/04/02016 06:00	239	121
25/04/02016 07:00	761	377
25/04/02016 08:00	1177	622
25/04/02016 09:00	1187	656
25/04/02016 10:00	840	674
25/04/02016 11:00	815	848
25/04/02016 12:00	758	830
25/04/02016 13:00	729	898
25/04/02016 14:00	751	935
25/04/02016 15:00	726	878
25/04/02016 16:00	790	825
25/04/02016 17:00	726	891
25/04/02016 18:00	671	907
25/04/02016 19:00	652	1007
25/04/02016 20:00	522	787
25/04/02016 21:00	394	607
25/04/02016 22:00	284	376
25/04/02016 23:00	133	192
26/04/02016 00:00	82	163
26/04/02016 01:00	56	97
26/04/02016 02:00	39	76
26/04/02016 03:00	32	50
26/04/02016 04:00	57	44
26/04/02016 05:00	75	52
26/04/02016 06:00	244	122
26/04/02016 07:00	741	309
26/04/02016 08:00	1174	583
26/04/02016 09:00	1260	668
26/04/02016 10:00	819	693
26/04/02016 11:00	834	823
26/04/02016 12:00	781	814
26/04/02016 13:00	763	911
26/04/02016 14:00	721	878
26/04/02016 15:00	751	840
26/04/02016 16:00	804	825
26/04/02016 17:00	742	917
26/04/02016 18:00	743	908
26/04/02016 19:00	654	901
26/04/02016 20:00	535	783
26/04/02016 21:00	358	585
26/04/02016 22:00	260	389
26/04/02016 23:00	149	224
27/04/02016 00:00	90	199
27/04/02016 01:00	59	94
27/04/02016 02:00	53	69
27/04/02016 03:00	31	51
27/04/02016 04:00	54	60
27/04/02016 05:00	112	58
27/04/02016 06:00	363	124
27/04/02016 07:00	848	346
27/04/02016 08:00	1221	531
27/04/02016 09:00	1213	627
27/04/02016 10:00	885	657
27/04/02016 11:00	853	836
27/04/02016 12:00	747	795
27/04/02016 13:00	759	898
27/04/02016 14:00	773	1027
27/04/02016 15:00	662	985
27/04/02016 16:00	800	878
27/04/02016 17:00	764	949
27/04/02016 18:00	742	924
27/04/02016 19:00	744	926
27/04/02016 20:00	582	742
27/04/02016 21:00	444	647
27/04/02016 22:00	257	418
27/04/02016 23:00	164	233
28/04/02016 00:00	111	228
28/04/02016 01:00	67	129
28/04/02016 02:00	46	66
28/04/02016 03:00	48	58
28/04/02016 04:00	45	52
28/04/02016 05:00	65	60

28/04/02016 06:00	231	127
28/04/02016 07:00	755	346
28/04/02016 08:00	1211	601
28/04/02016 09:00	1202	641
28/04/02016 10:00	830	733
28/04/02016 11:00	781	839
28/04/02016 12:00	818	923
28/04/02016 13:00	819	952
28/04/02016 14:00	797	918
28/04/02016 15:00	765	910
28/04/02016 16:00	852	878
28/04/02016 17:00	788	925
28/04/02016 18:00	734	957
28/04/02016 19:00	719	901
28/04/02016 20:00	656	787
28/04/02016 21:00	444	627
28/04/02016 22:00	300	439
28/04/02016 23:00	170	225
29/04/02016 00:00	131	244
29/04/02016 01:00	111	124
29/04/02016 02:00	68	78
29/04/02016 03:00	49	66
29/04/02016 04:00	40	64
29/04/02016 05:00	94	71
29/04/02016 06:00	215	132
29/04/02016 07:00	761	345
29/04/02016 08:00	1223	559
29/04/02016 09:00	1157	705
29/04/02016 10:00	813	797
29/04/02016 11:00	862	857
29/04/02016 12:00	898	941
29/04/02016 13:00	937	955
29/04/02016 14:00	874	1083
29/04/02016 15:00	725	897
29/04/02016 16:00	888	889
29/04/02016 17:00	841	905
29/04/02016 18:00	863	864
29/04/02016 19:00	915	969
29/04/02016 20:00	818	781
29/04/02016 21:00	683	654

INTENSIDADES HORARIAS AFOROS AVENIDA COMUNIDAD EUROPEA (ENLACE AP-7)

	(2501) ENTRADA CRUCE 2606 NORTE (AFOROS) Intensidad	(2502) SALIDA CRUCE 2060 NORTE (AFOROS) Intensidad		
01/05/02016 00:00	0	0	1395	1679
01/05/02016 01:00	0	0		
01/05/02016 02:00	0	0		
01/05/02016 03:00	0	0		
01/05/02016 04:00	0	0		
01/05/02016 05:00	0	0		
01/05/02016 06:00	0	0		
01/05/02016 07:00	0	0		
01/05/02016 08:00	0	0		
01/05/02016 09:00	0	0		
01/05/02016 10:00	0	0		
01/05/02016 11:00	0	0		
01/05/02016 12:00	0	0		
01/05/02016 13:00	0	0		
01/05/02016 14:00	0	0		
01/05/02016 15:00	0	0		
01/05/02016 16:00	0	0		
01/05/02016 17:00	0	0		
01/05/02016 18:00	0	0		
01/05/02016 19:00	0	0		
01/05/02016 20:00	0	0		
01/05/02016 21:00	0	0		
01/05/02016 22:00	0	0		
01/05/02016 23:00	0	0		
02/05/02016 00:00	0	0		
02/05/02016 01:00	0	0		
02/05/02016 02:00	0	0		
02/05/02016 03:00	0	0		
02/05/02016 04:00	0	0		
02/05/02016 05:00	0	0		
02/05/02016 06:00	0	0		
02/05/02016 07:00	0	0		
02/05/02016 08:00	0	0		
02/05/02016 09:00	0	0		
02/05/02016 10:00	0	0		
02/05/02016 11:00	0	0		
02/05/02016 12:00	0	0		
02/05/02016 13:00	0	0		
02/05/02016 14:00	0	0		
02/05/02016 15:00	0	0		
02/05/02016 16:00	0	0		
02/05/02016 17:00	0	0		
02/05/02016 18:00	0	0		
02/05/02016 19:00	0	0		
02/05/02016 20:00	0	0		
02/05/02016 21:00	0	0		
02/05/02016 22:00	0	0		
02/05/02016 23:00	0	0		
03/05/02016 00:00	0	0		
03/05/02016 01:00	0	0		
03/05/02016 02:00	0	0		
03/05/02016 03:00	0	0		
03/05/02016 04:00	0	0		
03/05/02016 05:00	0	0		
03/05/02016 06:00	0	0		
03/05/02016 07:00	0	0		
03/05/02016 08:00	0	0		
03/05/02016 09:00	0	0		
03/05/02016 10:00	0	0		
03/05/02016 11:00	0	0		
03/05/02016 12:00	334	443		
03/05/02016 13:00	795	877		
03/05/02016 14:00	690	980		
03/05/02016 15:00	729	900		
03/05/02016 16:00	809	872		
03/05/02016 17:00	761	920		
03/05/02016 18:00	675	899		
03/05/02016 19:00	779	959		
03/05/02016 20:00	588	784		
03/05/02016 21:00	415	625		
03/05/02016 22:00	233	382		
03/05/02016 23:00	168	239		
04/05/02016 00:00	95	185		
04/05/02016 01:00	65	119		
04/05/02016 02:00	45	78		
04/05/02016 03:00	44	44		
04/05/02016 04:00	72	61		
04/05/02016 05:00	103	61		
04/05/02016 06:00	355	117		
04/05/02016 07:00	861	338		
04/05/02016 08:00	1193	532		
04/05/02016 09:00	1184	610		
04/05/02016 10:00	873	663		
04/05/02016 11:00	829	831		
04/05/02016 12:00	756	813		
04/05/02016 13:00	737	923		
04/05/02016 14:00	722	1089		
04/05/02016 15:00	706	982		
04/05/02016 16:00	586	664		
04/05/02016 17:00	840	874		
04/05/02016 18:00	728	891		
04/05/02016 19:00	682	979		
04/05/02016 20:00	600	784		
04/05/02016 21:00	413	683		
04/05/02016 22:00	263	408		
04/05/02016 23:00	191	321		
05/05/02016 00:00	131	182		
05/05/02016 01:00	75	127		
05/05/02016 02:00	51	72		
05/05/02016 03:00	32	62		
05/05/02016 04:00	49	67		

05/05/02016 05:00	62	58
05/05/02016 06:00	196	110
05/05/02016 07:00	572	266
05/05/02016 08:00	1182	546
05/05/02016 09:00	1344	691
05/05/02016 10:00	854	677
05/05/02016 11:00	873	825
05/05/02016 12:00	817	893
05/05/02016 13:00	796	937
05/05/02016 14:00	797	1081
05/05/02016 15:00	803	968
05/05/02016 16:00	866	978
05/05/02016 17:00	867	857
05/05/02016 18:00	767	910
05/05/02016 19:00	735	973
05/05/02016 20:00	652	787
05/05/02016 21:00	474	658
05/05/02016 22:00	383	481
05/05/02016 23:00	171	271
06/05/02016 00:00	146	222
06/05/02016 01:00	85	162
06/05/02016 02:00	61	87
06/05/02016 03:00	59	64
06/05/02016 04:00	51	58
06/05/02016 05:00	82	74
06/05/02016 06:00	183	108
06/05/02016 07:00	597	278
06/05/02016 08:00	1168	579
06/05/02016 09:00	1276	590
06/05/02016 10:00	858	714
06/05/02016 11:00	814	840
06/05/02016 12:00	801	833
06/05/02016 13:00	756	850
06/05/02016 14:00	791	1095
06/05/02016 15:00	743	875
06/05/02016 16:00	775	858
06/05/02016 17:00	810	912
06/05/02016 18:00	810	886
06/05/02016 19:00	772	871
06/05/02016 20:00	665	770
06/05/02016 21:00	622	662
06/05/02016 22:00	420	483
06/05/02016 23:00	273	326
07/05/02016 00:00	180	310
07/05/02016 01:00	145	249
07/05/02016 02:00	112	162
07/05/02016 03:00	65	143
07/05/02016 04:00	62	101
07/05/02016 05:00	89	83
07/05/02016 06:00	195	134
07/05/02016 07:00	333	214
07/05/02016 08:00	449	374
07/05/02016 09:00	577	422
07/05/02016 10:00	579	531
07/05/02016 11:00	651	662
07/05/02016 12:00	801	798
07/05/02016 13:00	863	744
07/05/02016 14:00	729	785
07/05/02016 15:00	513	654
07/05/02016 16:00	505	651
07/05/02016 17:00	501	627
07/05/02016 18:00	648	650
07/05/02016 19:00	615	701
07/05/02016 20:00	626	633
07/05/02016 21:00	576	572
07/05/02016 22:00	415	476
07/05/02016 23:00	278	377
08/05/02016 00:00	220	357
08/05/02016 01:00	146	273
08/05/02016 02:00	96	189
08/05/02016 03:00	85	162
08/05/02016 04:00	79	126
08/05/02016 05:00	81	134
08/05/02016 06:00	268	161
08/05/02016 07:00	352	220
08/05/02016 08:00	283	291
08/05/02016 09:00	425	342
08/05/02016 10:00	476	456
08/05/02016 11:00	555	576
08/05/02016 12:00	642	621
08/05/02016 13:00	712	716
08/05/02016 14:00	583	711
08/05/02016 15:00	391	783
08/05/02016 16:00	418	697
08/05/02016 17:00	445	662
08/05/02016 18:00	446	684
08/05/02016 19:00	497	652
08/05/02016 20:00	455	594
08/05/02016 21:00	434	510
08/05/02016 22:00	278	416
08/05/02016 23:00	161	269
09/05/02016 00:00	102	209
09/05/02016 01:00	83	161
09/05/02016 02:00	60	93
09/05/02016 03:00	43	76
09/05/02016 04:00	57	58
09/05/02016 05:00	59	66
09/05/02016 06:00	186	112
09/05/02016 07:00	553	294
09/05/02016 08:00	1140	565
09/05/02016 09:00	1292	631
09/05/02016 10:00	878	712
09/05/02016 11:00	787	800
09/05/02016 12:00	795	909
09/05/02016 13:00	768	936
09/05/02016 14:00	751	998
09/05/02016 15:00	768	890
09/05/02016 16:00	793	838
09/05/02016 17:00	810	911
09/05/02016 18:00	782	878

09/05/02016 19:00	731	957
09/05/02016 20:00	536	762
09/05/02016 21:00	464	693
09/05/02016 22:00	289	427
09/05/02016 23:00	166	277
10/05/02016 00:00	114	171
10/05/02016 01:00	67	120
10/05/02016 02:00	67	68
10/05/02016 03:00	51	58
10/05/02016 04:00	42	55
10/05/02016 05:00	40	60
10/05/02016 06:00	217	79
10/05/02016 07:00	569	280
10/05/02016 08:00	1171	539
10/05/02016 09:00	1357	645
10/05/02016 10:00	823	661
10/05/02016 11:00	815	801
10/05/02016 12:00	776	858
10/05/02016 13:00	778	920
10/05/02016 14:00	1281	1679
10/05/02016 15:00	754	928
10/05/02016 16:00	863	852
10/05/02016 17:00	810	904
10/05/02016 18:00	720	902
10/05/02016 19:00	769	984
10/05/02016 20:00	551	805
10/05/02016 21:00	478	697
10/05/02016 22:00	276	461
10/05/02016 23:00	159	248
11/05/02016 00:00	132	222
11/05/02016 01:00	81	141
11/05/02016 02:00	65	74
11/05/02016 03:00	53	64
11/05/02016 04:00	40	64
11/05/02016 05:00	84	63
11/05/02016 06:00	269	124
11/05/02016 07:00	685	269
11/05/02016 08:00	1241	566
11/05/02016 09:00	1345	626
11/05/02016 10:00	939	663
11/05/02016 11:00	820	768
11/05/02016 12:00	764	835
11/05/02016 13:00	728	908
11/05/02016 14:00	744	1027
11/05/02016 15:00	697	966
11/05/02016 16:00	735	911
11/05/02016 17:00	819	908
11/05/02016 18:00	709	949
11/05/02016 19:00	791	984
11/05/02016 20:00	549	752
11/05/02016 21:00	432	665
11/05/02016 22:00	326	492
11/05/02016 23:00	174	288
12/05/02016 00:00	133	199
12/05/02016 01:00	73	154
12/05/02016 02:00	59	93
12/05/02016 03:00	43	65
12/05/02016 04:00	43	62
12/05/02016 05:00	63	60
12/05/02016 06:00	194	95
12/05/02016 07:00	582	293
12/05/02016 08:00	1148	529
12/05/02016 09:00	1291	671
12/05/02016 10:00	866	717
12/05/02016 11:00	895	845
12/05/02016 12:00	830	826
12/05/02016 13:00	780	881
12/05/02016 14:00	776	989
12/05/02016 15:00	792	907
12/05/02016 16:00	849	899
12/05/02016 17:00	852	896
12/05/02016 18:00	769	940
12/05/02016 19:00	733	1011
12/05/02016 20:00	687	795
12/05/02016 21:00	528	722
12/05/02016 22:00	386	546
12/05/02016 23:00	171	287
13/05/02016 00:00	170	252
13/05/02016 01:00	94	176
13/05/02016 02:00	69	111
13/05/02016 03:00	49	71
13/05/02016 04:00	70	55
13/05/02016 05:00	63	82
13/05/02016 06:00	189	121
13/05/02016 07:00	557	278
13/05/02016 08:00	1147	535
13/05/02016 09:00	1205	630
13/05/02016 10:00	800	719
13/05/02016 11:00	869	839
13/05/02016 12:00	862	866
13/05/02016 13:00	826	884
13/05/02016 14:00	865	1101
13/05/02016 15:00	832	865
13/05/02016 16:00	864	913
13/05/02016 17:00	822	950
13/05/02016 18:00	852	893
13/05/02016 19:00	836	892
13/05/02016 20:00	752	825
13/05/02016 21:00	733	734
13/05/02016 22:00	506	500
13/05/02016 23:00	296	359
14/05/02016 00:00	245	345
14/05/02016 01:00	158	270
14/05/02016 02:00	104	167
14/05/02016 03:00	72	116
14/05/02016 04:00	71	124
14/05/02016 05:00	82	93
14/05/02016 06:00	99	83
14/05/02016 07:00	0	0
14/05/02016 08:00	0	0

14/05/02016 09:00	0	0
14/05/02016 10:00	0	0
14/05/02016 11:00	0	0
14/05/02016 12:00	0	0
14/05/02016 13:00	0	0
14/05/02016 14:00	0	0
14/05/02016 15:00	0	0
14/05/02016 16:00	0	0
14/05/02016 17:00	0	0
14/05/02016 18:00	0	0
14/05/02016 19:00	0	0
14/05/02016 20:00	0	0
14/05/02016 21:00	0	0
14/05/02016 22:00	205	233
14/05/02016 23:00	320	414
15/05/02016 00:00	238	404
15/05/02016 01:00	131	317
15/05/02016 02:00	117	221
15/05/02016 03:00	91	171
15/05/02016 04:00	84	156
15/05/02016 05:00	114	168
15/05/02016 06:00	296	188
15/05/02016 07:00	363	227
15/05/02016 08:00	330	373
15/05/02016 09:00	511	348
15/05/02016 10:00	647	467
15/05/02016 11:00	681	585
15/05/02016 12:00	774	709
15/05/02016 13:00	759	662
15/05/02016 14:00	615	727
15/05/02016 15:00	413	793
15/05/02016 16:00	362	764
15/05/02016 17:00	481	749
15/05/02016 18:00	547	871
15/05/02016 19:00	549	887
15/05/02016 20:00	552	654
15/05/02016 21:00	497	559
15/05/02016 22:00	308	483
15/05/02016 23:00	169	358
16/05/02016 00:00	135	258
16/05/02016 01:00	89	198
16/05/02016 02:00	52	118
16/05/02016 03:00	57	63
16/05/02016 04:00	39	57
16/05/02016 05:00	79	65
16/05/02016 06:00	213	134
16/05/02016 07:00	586	293
16/05/02016 08:00	1186	639
16/05/02016 09:00	1321	760
16/05/02016 10:00	898	766
16/05/02016 11:00	825	890
16/05/02016 12:00	889	897
16/05/02016 13:00	753	928
16/05/02016 14:00	761	1027
16/05/02016 15:00	746	925
16/05/02016 16:00	805	993
16/05/02016 17:00	820	1039
16/05/02016 18:00	749	961
16/05/02016 19:00	722	993
16/05/02016 20:00	579	872
16/05/02016 21:00	457	715
16/05/02016 22:00	319	487
16/05/02016 23:00	168	226
17/05/02016 00:00	114	191
17/05/02016 01:00	74	131
17/05/02016 02:00	48	62
17/05/02016 03:00	51	49
17/05/02016 04:00	54	50
17/05/02016 05:00	68	70
17/05/02016 06:00	196	87
17/05/02016 07:00	572	270
17/05/02016 08:00	1186	593
17/05/02016 09:00	1297	675
17/05/02016 10:00	942	695
17/05/02016 11:00	892	782
17/05/02016 12:00	862	909
17/05/02016 13:00	783	912
17/05/02016 14:00	682	983
17/05/02016 15:00	708	883
17/05/02016 16:00	797	913
17/05/02016 17:00	791	858
17/05/02016 18:00	748	906
17/05/02016 19:00	744	869
17/05/02016 20:00	586	762
17/05/02016 21:00	490	675
17/05/02016 22:00	277	472
17/05/02016 23:00	164	257
18/05/02016 00:00	121	226
18/05/02016 01:00	74	154
18/05/02016 02:00	54	80
18/05/02016 03:00	67	63
18/05/02016 04:00	53	74
18/05/02016 05:00	90	59
18/05/02016 06:00	321	107
18/05/02016 07:00	692	291
18/05/02016 08:00	1176	487
18/05/02016 09:00	1296	618
18/05/02016 10:00	953	713
18/05/02016 11:00	848	781
18/05/02016 12:00	803	908
18/05/02016 13:00	693	921
18/05/02016 14:00	757	1123
18/05/02016 15:00	675	974
18/05/02016 16:00	838	910
18/05/02016 17:00	827	909
18/05/02016 18:00	760	926
18/05/02016 19:00	743	917
18/05/02016 20:00	631	753
18/05/02016 21:00	465	653
18/05/02016 22:00	291	493

18/05/02016 23:00	185	258
19/05/02016 00:00	150	247
19/05/02016 01:00	76	149
19/05/02016 02:00	71	101
19/05/02016 03:00	49	50
19/05/02016 04:00	44	60
19/05/02016 05:00	65	68
19/05/02016 06:00	199	98
19/05/02016 07:00	542	267
19/05/02016 08:00	1181	520
19/05/02016 09:00	1341	690
19/05/02016 10:00	870	743
19/05/02016 11:00	758	766
19/05/02016 12:00	800	840
19/05/02016 13:00	763	850
19/05/02016 14:00	796	989
19/05/02016 15:00	783	868
19/05/02016 16:00	767	866
19/05/02016 17:00	816	858
19/05/02016 18:00	746	909
19/05/02016 19:00	668	901
19/05/02016 20:00	652	765
19/05/02016 21:00	536	679
19/05/02016 22:00	352	537
19/05/02016 23:00	185	316
20/05/02016 00:00	171	286
20/05/02016 01:00	81	178
20/05/02016 02:00	60	108
20/05/02016 03:00	46	95
20/05/02016 04:00	53	75
20/05/02016 05:00	68	61
20/05/02016 06:00	211	116
20/05/02016 07:00	576	266
20/05/02016 08:00	1180	562
20/05/02016 09:00	1275	621
20/05/02016 10:00	884	738
20/05/02016 11:00	930	783
20/05/02016 12:00	797	898
20/05/02016 13:00	820	890
20/05/02016 14:00	835	1064
20/05/02016 15:00	716	888
20/05/02016 16:00	859	937
20/05/02016 17:00	836	927
20/05/02016 18:00	815	889
20/05/02016 19:00	853	837
20/05/02016 20:00	768	807
20/05/02016 21:00	636	659
20/05/02016 22:00	448	553
20/05/02016 23:00	261	344
21/05/02016 00:00	204	345
21/05/02016 01:00	150	230
21/05/02016 02:00	100	165
21/05/02016 03:00	83	119
21/05/02016 04:00	63	112
21/05/02016 05:00	74	109
21/05/02016 06:00	197	151
21/05/02016 07:00	340	204
21/05/02016 08:00	425	337
21/05/02016 09:00	575	470
21/05/02016 10:00	596	582
21/05/02016 11:00	726	646
21/05/02016 12:00	882	673
21/05/02016 13:00	803	661
21/05/02016 14:00	757	775
21/05/02016 15:00	521	599
21/05/02016 16:00	451	656
21/05/02016 17:00	566	594
21/05/02016 18:00	703	652
21/05/02016 19:00	565	658
21/05/02016 20:00	633	650
21/05/02016 21:00	668	600
21/05/02016 22:00	452	512
21/05/02016 23:00	276	371
22/05/02016 00:00	237	368
22/05/02016 01:00	171	301
22/05/02016 02:00	102	204
22/05/02016 03:00	86	169
22/05/02016 04:00	96	139
22/05/02016 05:00	91	168
22/05/02016 06:00	278	173
22/05/02016 07:00	350	227
22/05/02016 08:00	318	341
22/05/02016 09:00	514	401
22/05/02016 10:00	627	485
22/05/02016 11:00	722	580
22/05/02016 12:00	787	633
22/05/02016 13:00	723	638
22/05/02016 14:00	632	694
22/05/02016 15:00	423	735
22/05/02016 16:00	428	671
22/05/02016 17:00	451	712
22/05/02016 18:00	523	904
22/05/02016 19:00	519	937
22/05/02016 20:00	534	677
22/05/02016 21:00	454	526
22/05/02016 22:00	289	398
22/05/02016 23:00	164	279
23/05/02016 00:00	160	270
23/05/02016 01:00	105	177
23/05/02016 02:00	49	103
23/05/02016 03:00	47	61
23/05/02016 04:00	54	51
23/05/02016 05:00	70	81
23/05/02016 06:00	205	100
23/05/02016 07:00	588	340
23/05/02016 08:00	1178	659
23/05/02016 09:00	1395	761
23/05/02016 10:00	899	707
23/05/02016 11:00	824	796
23/05/02016 12:00	814	838

23/05/02016 13:00	739	819
23/05/02016 14:00	797	998
23/05/02016 15:00	767	854
23/05/02016 16:00	850	845
23/05/02016 17:00	787	895
23/05/02016 18:00	775	918
23/05/02016 19:00	602	984
23/05/02016 20:00	616	785
23/05/02016 21:00	456	599
23/05/02016 22:00	298	443
23/05/02016 23:00	175	252
24/05/02016 00:00	124	178
24/05/02016 01:00	68	115
24/05/02016 02:00	49	64
24/05/02016 03:00	41	46
24/05/02016 04:00	47	56
24/05/02016 05:00	65	65
24/05/02016 06:00	220	82
24/05/02016 07:00	604	321
24/05/02016 08:00	1201	599
24/05/02016 09:00	1350	683
24/05/02016 10:00	966	672
24/05/02016 11:00	855	788
24/05/02016 12:00	807	851
24/05/02016 13:00	759	898
24/05/02016 14:00	740	970
24/05/02016 15:00	771	895
24/05/02016 16:00	823	904
24/05/02016 17:00	754	845
24/05/02016 18:00	668	960
24/05/02016 19:00	706	940
24/05/02016 20:00	630	882
24/05/02016 21:00	445	620
24/05/02016 22:00	311	440
24/05/02016 23:00	156	248
25/05/02016 00:00	151	205
25/05/02016 01:00	118	136
25/05/02016 02:00	63	82
25/05/02016 03:00	39	59
25/05/02016 04:00	48	59
25/05/02016 05:00	102	67
25/05/02016 06:00	321	121
25/05/02016 07:00	703	267
25/05/02016 08:00	1188	531
25/05/02016 09:00	1005	521
25/05/02016 10:00	917	657
25/05/02016 11:00	887	838
25/05/02016 12:00	824	884
25/05/02016 13:00	745	929
25/05/02016 14:00	727	1029
25/05/02016 15:00	690	1032
25/05/02016 16:00	840	883
25/05/02016 17:00	815	926
25/05/02016 18:00	756	936
25/05/02016 19:00	738	902
25/05/02016 20:00	627	791
25/05/02016 21:00	560	622
25/05/02016 22:00	337	500
25/05/02016 23:00	206	254
26/05/02016 00:00	140	253
26/05/02016 01:00	96	131
26/05/02016 02:00	58	95
26/05/02016 03:00	38	50
26/05/02016 04:00	61	62
26/05/02016 05:00	70	79
26/05/02016 06:00	221	108
26/05/02016 07:00	534	267
26/05/02016 08:00	1183	574
26/05/02016 09:00	1349	675
26/05/02016 10:00	984	715
26/05/02016 11:00	859	832
26/05/02016 12:00	1003	836
26/05/02016 13:00	897	968
26/05/02016 14:00	829	1033
26/05/02016 15:00	792	834
26/05/02016 16:00	924	969
26/05/02016 17:00	822	849
26/05/02016 18:00	744	902
26/05/02016 19:00	704	980
26/05/02016 20:00	676	847
26/05/02016 21:00	526	608
26/05/02016 22:00	392	482
26/05/02016 23:00	229	309
27/05/02016 00:00	180	275
27/05/02016 01:00	103	178
27/05/02016 02:00	78	105
27/05/02016 03:00	57	68
27/05/02016 04:00	45	62
27/05/02016 05:00	75	69
27/05/02016 06:00	204	126
27/05/02016 07:00	589	278
27/05/02016 08:00	1221	574
27/05/02016 09:00	1294	703
27/05/02016 10:00	869	735
27/05/02016 11:00	873	839
27/05/02016 12:00	951	957
27/05/02016 13:00	904	991
27/05/02016 14:00	839	1068
27/05/02016 15:00	728	859
27/05/02016 16:00	783	928
27/05/02016 17:00	839	863
27/05/02016 18:00	918	874
27/05/02016 19:00	963	911
27/05/02016 20:00	864	824
27/05/02016 21:00	746	744
27/05/02016 22:00	574	548
27/05/02016 23:00	327	427
28/05/02016 00:00	239	361
28/05/02016 01:00	162	270
28/05/02016 02:00	115	180

28/05/02016 03:00	81	150
28/05/02016 04:00	68	149
28/05/02016 05:00	115	122
28/05/02016 06:00	209	174
28/05/02016 07:00	376	236
28/05/02016 08:00	552	390
28/05/02016 09:00	631	523
28/05/02016 10:00	721	628
28/05/02016 11:00	894	785
28/05/02016 12:00	950	780
28/05/02016 13:00	930	793
28/05/02016 14:00	726	778
28/05/02016 15:00	535	710
28/05/02016 16:00	538	688
28/05/02016 17:00	569	599
28/05/02016 18:00	627	666
28/05/02016 19:00	663	728
28/05/02016 20:00	701	624
28/05/02016 21:00	465	420
28/05/02016 22:00	307	389
28/05/02016 23:00	250	300
29/05/02016 00:00	264	467
29/05/02016 01:00	172	311
29/05/02016 02:00	105	217
29/05/02016 03:00	87	175
29/05/02016 04:00	95	153
29/05/02016 05:00	101	160
29/05/02016 06:00	295	174
29/05/02016 07:00	365	251
29/05/02016 08:00	320	334
29/05/02016 09:00	375	407
29/05/02016 10:00	443	448
29/05/02016 11:00	667	624
29/05/02016 12:00	787	715
29/05/02016 13:00	766	713
29/05/02016 14:00	538	768
29/05/02016 15:00	424	816
29/05/02016 16:00	375	822
29/05/02016 17:00	472	784
29/05/02016 18:00	528	761
29/05/02016 19:00	535	759
29/05/02016 20:00	534	663
29/05/02016 21:00	495	573
29/05/02016 22:00	357	481
29/05/02016 23:00	234	348
30/05/02016 00:00	140	286
30/05/02016 01:00	90	187
30/05/02016 02:00	61	115
30/05/02016 03:00	49	69
30/05/02016 04:00	54	69
30/05/02016 05:00	67	97
30/05/02016 06:00	208	120
30/05/02016 07:00	550	319
30/05/02016 08:00	1164	598
30/05/02016 09:00	1392	749
30/05/02016 10:00	916	787
30/05/02016 11:00	943	897
30/05/02016 12:00	830	906
30/05/02016 13:00	801	912
30/05/02016 14:00	733	1048
30/05/02016 15:00	789	832
30/05/02016 16:00	833	910
30/05/02016 17:00	771	913
30/05/02016 18:00	708	927
30/05/02016 19:00	700	983
30/05/02016 20:00	641	907
30/05/02016 21:00	520	705
30/05/02016 22:00	355	485
30/05/02016 23:00	149	294
31/05/02016 00:00	108	221
31/05/02016 01:00	87	126
31/05/02016 02:00	65	104
31/05/02016 03:00	38	47
31/05/02016 04:00	58	63
31/05/02016 05:00	74	74
31/05/02016 06:00	220	135
31/05/02016 07:00	569	336
31/05/02016 08:00	1165	681
31/05/02016 09:00	1362	812
31/05/02016 10:00	968	842
31/05/02016 11:00	886	963
31/05/02016 12:00	843	985
31/05/02016 13:00	781	949
31/05/02016 14:00	733	1008
31/05/02016 15:00	741	928
31/05/02016 16:00	837	948
31/05/02016 17:00	760	945
31/05/02016 18:00	747	992
31/05/02016 19:00	669	968
31/05/02016 20:00	615	858
31/05/02016 21:00	468	654
31/05/02016 22:00	306	432
31/05/02016 23:00	185	277

APÉNDICE 4. CÁLCULO DEL NIVEL DE SERVICIO

ESCENARIO 0

DÍA LABORABLE

CÁLCULO DE NIVELES DE SERVICIO

PROYECTO: ENLACE N-332 - POLIGONO BENIDORM - VIAL DISCOTECAS. ESCENARIO 0 LABORABLE

TRAMO: N332-OESTE SENTIDO ALICANTE

Año 2020
IMD Total =

Datos de entrada		
Intensidad horaria, **IH**	746	v/h
% IMD		
Factor de hora punta, **FHP**	1	
%medio de pesados, P_T	7,0%	
Porcentaje de veh. de recreo, P_R	0,0%	
Ancho de carril	3,50	m
Ancho de arcén	2,50	m
Fls: ajuste ancho de carril y arcén	0,7	
Porcentaje de adelantamiento prohibido	0%	
Reparto por sentido	50/50	
fnp: ajuste por zonas sin adelantamiento	1	
Factor de usuario, fu	1	
Terreno	LLANO	
Coeficientes de equivalencia (Velocidad media)		
E_T 1,2		
E_R 1		
Factor de pesados, **fp** (Velocidad media)	**0,986**	
Número de carriles, N	2	
Velocidad libre básica, **BFFS**	100	Km/h
Coeficientes de equivalencia (% demora)		
E_T 1,1		
E_R 1		
Factor de pesados, **fp** (% demora)	**0,993**	
Cálculo del nivel de servicio		
Cálculo de la velocidad media		
Ihp= IH/(FHP*Fp*fg)	**756**	vl/h
Fg:ajuste por terreno 1		
Velocidad corregida, **FFS**		
FFS=BFFS-Fls-Fa	**99,3**	Km/h
Puntos de acceso por km	0	
Fa: ajuste por puntos de acceso	0,0	
Velocidad media, **ATS**		
ATS=FFS-0,0125 Ihp-fnp	**88,8**	Km/h
NS =	**B**	
Cálculo del pocentaje de demora		
Ihp= IH/(FHP*Fp*fg)	**751**	vl/h
Fg:ajuste por terreno 1		
Porcentaje base de demora, **BTSF**		
BTSF= 100(1-e^-0,000879Ihp)	48,3	%
Porcentaje de demora,**PTSF**		
PTSF=BPTSF+Fd/np	**48,3**	%
Fd/np=	0	
NS =	**B**	
TIPO DE CARRETERA	**CLASE**	**I**
NIVEL DE SERVICIO	**B**	

TRAMO: N332-OESTE SENTIDO ALTEA

Año 2020
IMD Total =

Datos de entrada		
Intensidad horaria, **IH**	713	v/h
% IMD		
Factor de hora punta, **FHP**	1	
%medio de pesados, P_T	7,0%	
Porcentaje de veh. de recreo, P_R	0,0%	
Ancho de carril	3,50	m
Ancho de arcén	2,50	m
Fls: ajuste ancho de carril y arcén	0,7	
Porcentaje de adelantamiento prohibido	0%	
Reparto por sentido	50/50	
fnp: ajuste por zonas sin adelantamiento	1	
Factor de usuario, fu	1	
Terreno	LLANO	
Coeficientes de equivalencia (Velocidad media)		
E_T 1,2		
E_R 1		
Factor de pesados, **fp** (Velocidad media)	**0,986**	
Número de carriles, N	2	
Velocidad libre básica, **BFFS**	100	Km/h
Coeficientes de equivalencia (% demora)		
E_T 1,1		
E_R 1		
Factor de pesados, **fp** (% demora)	**0,993**	
Cálculo del nivel de servicio		
Cálculo de la velocidad media		
Ihp= IH/(FHP*Fp*fg)	**722**	vl/h
Fg:ajuste por terreno 1		
Velocidad corregida, **FFS**		
FFS=BFFS-Fls-Fa	**99,3**	Km/h
Puntos de acceso por km	0	
Fa: ajuste por puntos de acceso	0,0	
Velocidad media, **ATS**		
ATS=FFS-0,0125 Ihp-fnp	**89,3**	Km/h
NS =	**B**	
Cálculo del pocentaje de demora		
Ihp= IH/(FHP*Fp*fg)	**717**	vl/h
Fg:ajuste por terreno 1		
Porcentaje base de demora, **BTSF**		
BTSF= 100(1-e^-0,000879Ihp)	46,8	%
Porcentaje de demora,**PTSF**		
PTSF=BPTSF+Fd/np	**46,8**	%
Fd/np=	0	
NS =	**B**	
TIPO DE CARRETERA	**CLASE**	**I**
NIVEL DE SERVICIO	**B**	

PROYECTO: ENLACE N-332 - POLIGONO BENIDORM - VIAL DISCOTECAS. ESCENARIO 0 LABORABLE

TRAMO: N332-OESTE SENTIDO ALICANTE

Año 2040
IMD Total =

Datos de entrada		
Intensidad horaria, **IH**	993	v/h
% IMD		
Factor de hora punta, **FHP**	1	
%medio de pesados, P_T	7,0%	
Porcentaje de veh. de recreo, P_R	0,0%	
Ancho de carril	3,50	m
Ancho de arcén	2,50	m
Fls: ajuste ancho de carril y arcén	0,7	
Porcentaje de adelantamiento prohibido	0%	
Reparto por sentido	50/50	
fnp: ajuste por zonas sin adelantamiento	1	
Factor de usuario, fu	1	
Terreno	LLANO	
Coeficientes de equivalencia (Velocidad media)		
E_T 1,2		
E_R 1		
Factor de pesados, **fp** (Velocidad media)	**0,986**	
Número de carriles, N	2	
Velocidad libre básica, **BFFS**	100	Km/h
Coeficientes de equivalencia (% demora)		
E_T 1,1		
E_R 1		
Factor de pesados, **fp** (% demora)	**0,993**	
Cálculo del nivel de servicio		
Cálculo de la velocidad media		
Ihp= IH/(FHP*Fp*fg)	**1007**	vl/h
Fg:ajuste por terreno 1		
Velocidad corregida, **FFS**		
FFS=BFFS-Fls-Fa	**99,3**	Km/h
Puntos de acceso por km	0	
Fa: ajuste por puntos de acceso	0,0	
Velocidad media, **ATS**		
ATS=FFS-0,0125 Ihp-fnp	**85,7**	Km/h
NS =	**B**	
Cálculo del pocentaje de demora		
Ihp= IH/(FHP*Fp*fg)	**1000**	vl/h
Fg:ajuste por terreno 1		
Porcentaje base de demora, **BTSF**		
BTSF= 100(1-e^-0,000879Ihp)	58,5	%
Porcentaje de demora,**PTSF**		
PTSF=BPTSF+Fd/np	**58,5**	%
Fd/np=	0	
NS =	**C**	
TIPO DE CARRETERA	**CLASE**	**I**
NIVEL DE SERVICIO	**C**	

TRAMO: N332-OESTE SENTIDO ALTEA

Año 2040
IMD Total =

Datos de entrada		
Intensidad horaria, **IH**	949	v/h
% IMD		
Factor de hora punta, **FHP**	1	
%medio de pesados, P_T	7,0%	
Porcentaje de veh. de recreo, P_R	0,0%	
Ancho de carril	3,50	m
Ancho de arcén	2,50	m
Fls: ajuste ancho de carril y arcén	0,7	
Porcentaje de adelantamiento prohibido	0%	
Reparto por sentido	50/50	
fnp: ajuste por zonas sin adelantamiento	1	
Factor de usuario, fu	1	
Terreno	LLANO	
Coeficientes de equivalencia (Velocidad media)		
E_T 1,2		
E_R 1		
Factor de pesados, **fp** (Velocidad media)	**0,986**	
Número de carriles, N	2	
Velocidad libre básica, **BFFS**	100	Km/h
Coeficientes de equivalencia (% demora)		
E_T 1,1		
E_R 1		
Factor de pesados, **fp** (% demora)	**0,993**	
Cálculo del nivel de servicio		
Cálculo de la velocidad media		
Ihp= IH/(FHP*Fp*fg)	**962**	vl/h
Fg:ajuste por terreno 1		
Velocidad corregida, **FFS**		
FFS=BFFS-Fls-Fa	**99,3**	Km/h
Puntos de acceso por km	0	
Fa: ajuste por puntos de acceso	0,0	
Velocidad media, **ATS**		
ATS=FFS-0,0125 Ihp-fnp	**86,3**	Km/h
NS =	**B**	
Cálculo del pocentaje de demora		
Ihp= IH/(FHP*Fp*fg)	**956**	vl/h
Fg:ajuste por terreno 1		
Porcentaje base de demora, **BTSF**		
BTSF= 100(1-e^-0,000879Ihp)	56,8	%
Porcentaje de demora,**PTSF**		
PTSF=BPTSF+Fd/np	**56,8**	%
Fd/np=	0	
NS =	**C**	
TIPO DE CARRETERA	**CLASE**	**I**
NIVEL DE SERVICIO	**C**	

CÁLCULO DE NIVELES DE SERVICIO

PROYECTO: ENLACE N-332 - POLIGONO BENIDORM - VIAL DISCOTECAS. ESCENARIO 0 LABORABLE

TRAMO: CV-70. BENIDORM CENTRO. SENTIDO LA NUCÍA

Año 2020
IMD Total =

Datos de entrada			
Intensidad horaria, **IH**	599	v/h	
% IMD			
Factor de hora punta, **FHP**	1		
%medio de pesados, P_T	7,0%		
Porcentaje de veh. de recreo, P_R	0,0%		
Ancho de carril	3,50	m	
Ancho de arcén	2,50	m	
Fls: ajuste ancho de carril y arcén	0,7		
Porcentaje de adelantamiento prohibido	0%		
Reparto por sentido	50/50		
fnp: ajuste por zonas sin adelantamiento	1		
Factor de usuario, fu	1		
Terreno	LLANO		
Coeficientes de equivalencia (Velocidad media)			
E_T	1,7		
E_R	1		
Factor de pesados, **fp** (Velocidad media)	**0,953**		
Número de carriles, N	2		
Velocidad libre básica, **BFFS**	60	Km/h	
Coeficientes de equivalencia (% demora)			
E_T	1,1		
E_R	1		
Factor de pesados, **fp** (% demora)	**0,993**		
Cálculo del nivel de servicio			
Cálculo de la velocidad media			
Ihp= IH/(FHP*Fp*fg)	**628**	vl/h	
Fg:ajuste por terreno	1		
Velocidad corregida, **FFS**			
FFS=BFFS-Fls-Fa	**59,3**	Km/h	
Puntos de acceso por km	0		
Fa: ajuste por puntos de acceso	0,0		
Velocidad media, **ATS**			
ATS=FFS-0,0125 Ihp-fnp	**50,5**	Km/h	
NS =	**E**		
Cálculo del pocentaje de demora			
Ihp= IH/(FHP*Fp*fg)	**603**	vl/h	
Fg:ajuste por terreno	1		
Porcentaje base de demora, **BTSF**			
BTSF= 100(1-e^-0,000879Ihp)	41,1	%	
Porcentaje de demora,**PTSF**			
PTSF=BPTSF+Fd/np	**41,1**	%	
Fd/np=	0		
NS =	**B**		
TIPO DE CARRETERA	**CLASE**	**II**	
NIVEL DE SERVICIO	**B**		

PROYECTO: ENLACE N-332 - POLIGONO BENIDORM - VIAL DISCOTECAS. ESCENARIO 0 LABORABLE

TRAMO: CV-70. BENIDORM CENTRO. SENTIDO BENIDORM

Año 2020
IMD Total =

Datos de entrada			
Intensidad horaria, **IH**	723	v/h	
% IMD			
Factor de hora punta, **FHP**	1		
%medio de pesados, P_T	7,0%		
Porcentaje de veh. de recreo, P_R	0,0%		
Ancho de carril	3,50	m	
Ancho de arcén	2,50	m	
Fls: ajuste ancho de carril y arcén	0,7		
Porcentaje de adelantamiento prohibido	0%		
Reparto por sentido	50/50		
fnp: ajuste por zonas sin adelantamiento	1		
Factor de usuario, fu	1		
Terreno	LLANO		
Coeficientes de equivalencia (Velocidad media)			
E_T	1,2		
E_R	1		
Factor de pesados, **fp** (Velocidad media)	**0,986**		
Número de carriles, N	2		
Velocidad libre básica, **BFFS**	60	Km/h	
Coeficientes de equivalencia (% demora)			
E_T	1,1		
E_R	1		
Factor de pesados, **fp** (% demora)	**0,993**		
Cálculo del nivel de servicio			
Cálculo de la velocidad media			
Ihp= IH/(FHP*Fp*fg)	**733**	vl/h	
Fg:ajuste por terreno	1		
Velocidad corregida, **FFS**			
FFS=BFFS-Fls-Fa	**59,3**	Km/h	
Puntos de acceso por km	0		
Fa: ajuste por puntos de acceso	0,0		
Velocidad media, **ATS**			
ATS=FFS-0,0125 Ihp-fnp	**49,1**	Km/h	
NS =	**E**		
Cálculo del pocentaje de demora			
Ihp= IH/(FHP*Fp*fg)	**728**	vl/h	
Fg:ajuste por terreno	1		
Porcentaje base de demora, **BTSF**			
BTSF= 100(1-e^-0,000879Ihp)	47,2	%	
Porcentaje de demora,**PTSF**			
PTSF=BPTSF+Fd/np	**47,2**	%	
Fd/np=	0		
NS =	**B**		
TIPO DE CARRETERA	**CLASE**	**II**	
NIVEL DE SERVICIO	**B**		

PROYECTO: ENLACE N-332 - POLIGONO BENIDORM - VIAL DISCOTECAS. ESCENARIO 0 LABORABLE

TRAMO: CV-70. BENIDORM CENTRO. SENTIDO LA NUCÍA

Año 2040
IMD Total =

Datos de entrada			
Intensidad horaria, **IH**	797	v/h	
% IMD			
Factor de hora punta, **FHP**	1		
%medio de pesados, P_T	7,0%		
Porcentaje de veh. de recreo, P_R	0,0%		
Ancho de carril	3,50	m	
Ancho de arcén	2,50	m	
Fls: ajuste ancho de carril y arcén	0,7		
Porcentaje de adelantamiento prohibido	0%		
Reparto por sentido	50/50		
fnp: ajuste por zonas sin adelantamiento	1		
Factor de usuario, fu	1		
Terreno	LLANO		
Coeficientes de equivalencia (Velocidad media)			
E_T	1,2		
E_R	1		
Factor de pesados, **fp** (Velocidad media)	**0,986**		
Número de carriles, N	2		
Velocidad libre básica, **BFFS**	60	Km/h	
Coeficientes de equivalencia (% demora)			
E_T	1,1		
E_R	1		
Factor de pesados, **fp** (% demora)	**0,993**		
Cálculo del nivel de servicio			
Cálculo de la velocidad media			
Ihp= IH/(FHP*Fp*fg)	**808**	vl/h	
Fg:ajuste por terreno	1		
Velocidad corregida, **FFS**			
FFS=BFFS-Fls-Fa	**59,3**	Km/h	
Puntos de acceso por km	0		
Fa: ajuste por puntos de acceso	0,0		
Velocidad media, **ATS**			
ATS=FFS-0,0125 Ihp-fnp	**48,2**	Km/h	
NS =	**E**		
Cálculo del pocentaje de demora			
Ihp= IH/(FHP*Fp*fg)	**802**	vl/h	
Fg:ajuste por terreno	1		
Porcentaje base de demora, **BTSF**			
BTSF= 100(1-e^-0,000879Ihp)	50,6	%	
Porcentaje de demora,**PTSF**			
PTSF=BPTSF+Fd/np	**50,6**	%	
Fd/np=	0		
NS =	**C**		
TIPO DE CARRETERA	**CLASE**	**II**	
NIVEL DE SERVICIO	**C**		

PROYECTO: ENLACE N-332 - POLIGONO BENIDORM - VIAL DISCOTECAS. ESCENARIO 0 LABORABLE

TRAMO: CV-70. BENIDORM CENTRO. SENTIDO BENIDORM

Año 2040
IMD Total =

Datos de entrada			
Intensidad horaria, **IH**	962	v/h	
% IMD			
Factor de hora punta, **FHP**	1		
%medio de pesados, P_T	7,0%		
Porcentaje de veh. de recreo, P_R	0,0%		
Ancho de carril	3,50	m	
Ancho de arcén	2,50	m	
Fls: ajuste ancho de carril y arcén	0,7		
Porcentaje de adelantamiento prohibido	0%		
Reparto por sentido	50/50		
fnp: ajuste por zonas sin adelantamiento	1		
Factor de usuario, fu	1		
Terreno	LLANO		
Coeficientes de equivalencia (Velocidad media)			
E_T	1,2		
E_R	1		
Factor de pesados, **fp** (Velocidad media)	**0,986**		
Número de carriles, N	2		
Velocidad libre básica, **BFFS**	60	Km/h	
Coeficientes de equivalencia (% demora)			
E_T	1,1		
E_R	1		
Factor de pesados, **fp** (% demora)	**0,993**		
Cálculo del nivel de servicio			
Cálculo de la velocidad media			
Ihp= IH/(FHP*Fp*fg)	**975**	vl/h	
Fg:ajuste por terreno	1		
Velocidad corregida, **FFS**			
FFS=BFFS-Fls-Fa	**59,3**	Km/h	
Puntos de acceso por km	0		
Fa: ajuste por puntos de acceso	0,0		
Velocidad media, **ATS**			
ATS=FFS-0,0125 Ihp-fnp	**46,1**	Km/h	
NS =	**E**		
Cálculo del pocentaje de demora			
Ihp= IH/(FHP*Fp*fg)	**969**	vl/h	
Fg:ajuste por terreno	1		
Porcentaje base de demora, **BTSF**			
BTSF= 100(1-e^-0,000879Ihp)	57,3	%	
Porcentaje de demora,**PTSF**			
PTSF=BPTSF+Fd/np	**57,3**	%	
Fd/np=	0		
NS =	**C**		
TIPO DE CARRETERA	**CLASE**	**II**	
NIVEL DE SERVICIO	**C**		

CÁLCULO DE NIVELES DE SERVICIO

PROYECTO: ENLACE N-332 - POLIGONO BENIDORM - VIAL DISCOTECAS. ESCENARIO 0 LABORABLE

TRAMO: CV-70. LA NUCÍA. SENTIDO LA NUCÍA

Año 2020
IMD Total =

Datos de entrada			
Intensidad horaria, **IH**	415	v/h	
% IMD			
Factor de hora punta, **FHP**	1		
%medio de pesados, P_T	7,0%		
Porcentaje de veh. de recreo, P_R	0,0%		
Ancho de carril	3,50	m	
Ancho de arcén	2,50	m	
Fls: ajuste ancho de carril y arcén	0,7		
Porcentaje de adelantamiento prohibido	0%		
Reparto por sentido	50/50		
fnp: ajuste por zonas sin adelantamiento	1		
Factor de usuario, fu	1		
Terreno	LLANO		
Coeficientes de equivalencia (Velocidad media)			
E_T	1,7		
E_R	1		
Factor de pesados, **fp** (Velocidad media)	**0,953**		
Número de carriles, N	2		
Velocidad libre básica, **BFFS**	60	Km/h	
Coeficientes de equivalencia (% demora)			
E_T	1,1		
E_R	1		
Factor de pesados, **fp** (% demora)	**0,993**		
Cálculo del nivel de servicio			
Cálculo de la velocidad media			
Ihp= IH/(FHP*Fp*fg)	**435**	vl/h	
Fg:ajuste por terreno	1		
Velocidad corregida, **FFS**			
FFS=BFFS-Fls-Fa	**59,3**	Km/h	
Puntos de acceso por km	0		
Fa: ajuste por puntos de acceso	0,0		
Velocidad media, **ATS**			
ATS=FFS-0,0125 Ihp-fnp	**52,9**	Km/h	
NS =	**E**		
Cálculo del pocentaje de demora			
Ihp= IH/(FHP*Fp*fg)	**417**	vl/h	
Fg:ajuste por terreno	1		
Porcentaje base de demora, **BTSF**			
BTSF= 100(1-e^-0,000879Ihp)	30,7	%	
Porcentaje de demora,**PTSF**			
PTSF=BPTSF+Fd/np	**30,7**	%	
Fd/np=	0		
NS =	**A**		
TIPO DE CARRETERA	**CLASE**	**II**	
NIVEL DE SERVICIO	**A**		

TRAMO: CV-70. LA NUCÍA. SENTIDO BENIDORM

Año 2020
IMD Total =

Datos de entrada			
Intensidad horaria, **IH**	567	v/h	
% IMD			
Factor de hora punta, **FHP**	1		
%medio de pesados, P_T	7,0%		
Porcentaje de veh. de recreo, P_R	0,0%		
Ancho de carril	3,50	m	
Ancho de arcén	2,50	m	
Fls: ajuste ancho de carril y arcén	0,7		
Porcentaje de adelantamiento prohibido	0%		
Reparto por sentido	50/50		
fnp: ajuste por zonas sin adelantamiento	1		
Factor de usuario, fu	1		
Terreno	LLANO		
Coeficientes de equivalencia (Velocidad media)			
E_T	1,7		
E_R	1		
Factor de pesados, **fp** (Velocidad media)	**0,953**		
Número de carriles, N	2		
Velocidad libre básica, **BFFS**	60	Km/h	
Coeficientes de equivalencia (% demora)			
E_T	1,1		
E_R	1		
Factor de pesados, **fp** (% demora)	**0,993**		
Cálculo del nivel de servicio			
Cálculo de la velocidad media			
Ihp= IH/(FHP*Fp*fg)	**594**	vl/h	
Fg:ajuste por terreno	1		
Velocidad corregida, **FFS**			
FFS=BFFS-Fls-Fa	**59,3**	Km/h	
Puntos de acceso por km	0		
Fa: ajuste por puntos de acceso	0,0		
Velocidad media, **ATS**			
ATS=FFS-0,0125 Ihp-fnp	**50,9**	Km/h	
NS =	**E**		
Cálculo del pocentaje de demora			
Ihp= IH/(FHP*Fp*fg)	**570**	vl/h	
Fg:ajuste por terreno	1		
Porcentaje base de demora, **BTSF**			
BTSF= 100(1-e^-0,000879Ihp)	39,4	%	
Porcentaje de demora,**PTSF**			
PTSF=BPTSF+Fd/np	**39,4**	%	
Fd/np=	0		
NS =	**B**		
TIPO DE CARRETERA	**CLASE**	**II**	
NIVEL DE SERVICIO	**B**		

PROYECTO: ENLACE N-332 - POLIGONO BENIDORM - VIAL DISCOTECAS. ESCENARIO 0 LABORABLE

TRAMO: CV-70. LA NUCÍA. SENTIDO LA NUCÍA

Año 2040
IMD Total =

Datos de entrada			
Intensidad horaria, **IH**	552	v/h	
% IMD			
Factor de hora punta, **FHP**	1		
%medio de pesados, P_T	7,0%		
Porcentaje de veh. de recreo, P_R	0,0%		
Ancho de carril	3,50	m	
Ancho de arcén	2,50	m	
Fls: ajuste ancho de carril y arcén	0,7		
Porcentaje de adelantamiento prohibido	0%		
Reparto por sentido	50/50		
fnp: ajuste por zonas sin adelantamiento	1		
Factor de usuario, fu	1		
Terreno	LLANO		
Coeficientes de equivalencia (Velocidad media)			
E_T	1,7		
E_R	1		
Factor de pesados, **fp** (Velocidad media)	**0,953**		
Número de carriles, N	2		
Velocidad libre básica, **BFFS**	60	Km/h	
Coeficientes de equivalencia (% demora)			
E_T	1,1		
E_R	1		
Factor de pesados, **fp** (% demora)	**0,993**		
Cálculo del nivel de servicio			
Cálculo de la velocidad media			
Ihp= IH/(FHP*Fp*fg)	**579**	vl/h	
Fg:ajuste por terreno	1		
Velocidad corregida, **FFS**			
FFS=BFFS-Fls-Fa	**59,3**	Km/h	
Puntos de acceso por km	0		
Fa: ajuste por puntos de acceso	0,0		
Velocidad media, **ATS**			
ATS=FFS-0,0125 Ihp-fnp	**51,1**	Km/h	
NS =	**E**		
Cálculo del pocentaje de demora			
Ihp= IH/(FHP*Fp*fg)	**555**	vl/h	
Fg:ajuste por terreno	1		
Porcentaje base de demora, **BTSF**			
BTSF= 100(1-e^-0,000879Ihp)	38,6	%	
Porcentaje de demora,**PTSF**			
PTSF=BPTSF+Fd/np	**38,6**	%	
Fd/np=	0		
NS =	**B**		
TIPO DE CARRETERA	**CLASE**	**II**	
NIVEL DE SERVICIO	**B**		

TRAMO: CV-70. LA NUCÍA. SENTIDO BENIDORM

Año 2040
IMD Total =

Datos de entrada			
Intensidad horaria, **IH**	754	v/h	
% IMD			
Factor de hora punta, **FHP**	1		
%medio de pesados, P_T	7,0%		
Porcentaje de veh. de recreo, P_R	0,0%		
Ancho de carril	3,50	m	
Ancho de arcén	2,50	m	
Fls: ajuste ancho de carril y arcén	0,7		
Porcentaje de adelantamiento prohibido	0%		
Reparto por sentido	50/50		
fnp: ajuste por zonas sin adelantamiento	1		
Factor de usuario, fu	1		
Terreno	LLANO		
Coeficientes de equivalencia (Velocidad media)			
E_T	1,2		
E_R	1		
Factor de pesados, **fp** (Velocidad media)	**0,986**		
Número de carriles, N	2		
Velocidad libre básica, **BFFS**	60	Km/h	
Coeficientes de equivalencia (% demora)			
E_T	1,1		
E_R	1		
Factor de pesados, **fp** (% demora)	**0,993**		
Cálculo del nivel de servicio			
Cálculo de la velocidad media			
Ihp= IH/(FHP*Fp*fg)	**765**	vl/h	
Fg:ajuste por terreno	1		
Velocidad corregida, **FFS**			
FFS=BFFS-Fls-Fa	**59,3**	Km/h	
Puntos de acceso por km	0		
Fa: ajuste por puntos de acceso	0,0		
Velocidad media, **ATS**			
ATS=FFS-0,0125 Ihp-fnp	**48,7**	Km/h	
NS =	**E**		
Cálculo del pocentaje de demora			
Ihp= IH/(FHP*Fp*fg)	**759**	vl/h	
Fg:ajuste por terreno	1		
Porcentaje base de demora, **BTSF**			
BTSF= 100(1-e^-0,000879Ihp)	48,7	%	
Porcentaje de demora,**PTSF**			
PTSF=BPTSF+Fd/np	**48,7**	%	
Fd/np=	0		
NS =	**B**		
TIPO DE CARRETERA	**CLASE**	**II**	
NIVEL DE SERVICIO	**B**		

CÁLCULO DE NIVELES DE SERVICIO

PROYECTO: ENLACE N-332 - POLIGONO BENIDORM - VIAL DISCOTECAS. ESCENARIO 0 LABORABLE

TRAMO: CV-753. BENIDORM PLAYA LEVANTE. SENTIDO AUTOPISTA

Año 2020 — **IMD Total =**

Datos de entrada		
Intensidad horaria, **IH**	565	v/h
% IMD		
Factor de hora punta, **FHP**	1	
%medio de pesados, P_T	7,0%	
Porcentaje de veh. de recreo, P_R	0,0%	
Ancho de carril	3,50	m
Ancho de arcén	2,50	m
FIs: ajuste ancho de carril y arcén	0,7	
Porcentaje de adelantamiento prohibido	0%	
Reparto por sentido	50/50	
fnp: ajuste por zonas sin adelantamiento	1	
Factor de usuario, fu	1	
Terreno	LLANO	
Coeficientes de equivalencia (Velocidad media)		
E_T 1,7		
E_R 1		
Factor de pesados, **fp** (Velocidad media)	**0,953**	
Número de carriles, N	1	
Velocidad libre básica, **BFFS**	60	Km/h
Coeficientes de equivalencia (% demora)		
E_T 1,1		
E_R 1		
Factor de pesados, **fp** (% demora)	**0,993**	
Cálculo del nivel de servicio		
Cálculo de la velocidad media		
Ihp= IH/(FHP*Fp*fg)	**593**	vl/h
Fg:ajuste por terreno 1		
Velocidad corregida, **FFS**		
FFS=BFFS-Fls-Fa	**59,3**	Km/h
Puntos de acceso por km	0	
Fa: ajuste por puntos de acceso	0,0	
Velocidad media, **ATS**		
ATS=FFS-0,0125 Ihp-fnp	**50,9**	Km/h
NS =	**E**	
Cálculo del pocentaje de demora		
Ihp= IH/(FHP*Fp*fg)	**569**	vl/h
Fg:ajuste por terreno 1		
Porcentaje base de demora, **BTSF**		
BTSF= 100(1-e^-0,000879Ihp)	39,4	%
Porcentaje de demora,**PTSF**		
PTSF=BPTSF+Fd/np	**39,4**	%
Fd/np=	0	
NS =	**B**	
TIPO DE CARRETERA CLASE	II	
NIVEL DE SERVICIO	**B**	

PROYECTO: ENLACE N-332 - POLIGONO BENIDORM - VIAL DISCOTECAS. ESCENARIO 0 LABORABLE

TRAMO: CV-753. BENIDORM PLAYA LEVANTE. SENTIDO BENIDORM

Año 2020 — **IMD Total =**

Datos de entrada		
Intensidad horaria, **IH**	1.056	v/h
% IMD		
Factor de hora punta, **FHP**	1	
%medio de pesados, P_T	7,0%	
Porcentaje de veh. de recreo, P_R	0,0%	
Ancho de carril	3,50	m
Ancho de arcén	2,50	m
FIs: ajuste ancho de carril y arcén	0,7	
Porcentaje de adelantamiento prohibido	0%	
Reparto por sentido	50/50	
fnp: ajuste por zonas sin adelantamiento	1	
Factor de usuario, fu	1	
Terreno	LLANO	
Coeficientes de equivalencia (Velocidad media)		
E_T 1,2		
E_R 1		
Factor de pesados, **fp** (Velocidad media)	**0,986**	
Número de carriles, N	1	
Velocidad libre básica, **BFFS**	60	Km/h
Coeficientes de equivalencia (% demora)		
E_T 1,1		
E_R 1		
Factor de pesados, **fp** (% demora)	**0,993**	
Cálculo del nivel de servicio		
Cálculo de la velocidad media		
Ihp= IH/(FHP*Fp*fg)	**1071**	vl/h
Fg:ajuste por terreno 1		
Velocidad corregida, **FFS**		
FFS=BFFS-Fls-Fa	**59,3**	Km/h
Puntos de acceso por km	0	
Fa: ajuste por puntos de acceso	0,0	
Velocidad media, **ATS**		
ATS=FFS-0,0125 Ihp-fnp	**44,9**	Km/h
NS =	**E**	
Cálculo del pocentaje de demora		
Ihp= IH/(FHP*Fp*fg)	**1063**	vl/h
Fg:ajuste por terreno 1		
Porcentaje base de demora, **BTSF**		
BTSF= 100(1-e^-0,000879Ihp)	60,7	%
Porcentaje de demora,**PTSF**		
PTSF=BPTSF+Fd/np	**60,7**	%
Fd/np=	0	
NS =	**C**	
TIPO DE CARRETERA CLASE	II	
NIVEL DE SERVICIO	**C**	

PROYECTO: ENLACE N-332 - POLIGONO BENIDORM - VIAL DISCOTECAS. ESCENARIO 0 LABORABLE

TRAMO: CV-753. BENIDORM PLAYA LEVANTE. SENTIDO AUTOPISTA

Año 2040 — **IMD Total =**

Datos de entrada		
Intensidad horaria, **IH**	752	v/h
% IMD		
Factor de hora punta, **FHP**	1	
%medio de pesados, P_T	7,0%	
Porcentaje de veh. de recreo, P_R	0,0%	
Ancho de carril	3,50	m
Ancho de arcén	2,50	m
FIs: ajuste ancho de carril y arcén	0,7	
Porcentaje de adelantamiento prohibido	0%	
Reparto por sentido	50/50	
fnp: ajuste por zonas sin adelantamiento	1	
Factor de usuario, fu	1	
Terreno	LLANO	
Coeficientes de equivalencia (Velocidad media)		
E_T 1,2		
E_R 1		
Factor de pesados, **fp** (Velocidad media)	**0,986**	
Número de carriles, N	1	
Velocidad libre básica, **BFFS**	60	Km/h
Coeficientes de equivalencia (% demora)		
E_T 1,1		
E_R 1		
Factor de pesados, **fp** (% demora)	**0,993**	
Cálculo del nivel de servicio		
Cálculo de la velocidad media		
Ihp= IH/(FHP*Fp*fg)	**763**	vl/h
Fg:ajuste por terreno 1		
Velocidad corregida, **FFS**		
FFS=BFFS-Fls-Fa	**59,3**	Km/h
Puntos de acceso por km	0	
Fa: ajuste por puntos de acceso	0,0	
Velocidad media, **ATS**		
ATS=FFS-0,0125 Ihp-fnp	**48,8**	Km/h
NS =	**E**	
Cálculo del pocentaje de demora		
Ihp= IH/(FHP*Fp*fg)	**757**	vl/h
Fg:ajuste por terreno 1		
Porcentaje base de demora, **BTSF**		
BTSF= 100(1-e^-0,000879Ihp)	48,6	%
Porcentaje de demora,**PTSF**		
PTSF=BPTSF+Fd/np	**48,6**	%
Fd/np=	0	
NS =	**B**	
TIPO DE CARRETERA CLASE	II	
NIVEL DE SERVICIO	**B**	

PROYECTO: ENLACE N-332 - POLIGONO BENIDORM - VIAL DISCOTECAS. ESCENARIO 0 LABORABLE

TRAMO: CV-753. BENIDORM PLAYA LEVANTE. SENTIDO BENIDORM

Año 2040 — **IMD Total =**

Datos de entrada		
Intensidad horaria, **IH**	1.405	v/h
% IMD		
Factor de hora punta, **FHP**	1	
%medio de pesados, P_T	7,0%	
Porcentaje de veh. de recreo, P_R	0,0%	
Ancho de carril	3,50	m
Ancho de arcén	2,50	m
FIs: ajuste ancho de carril y arcén	0,7	
Porcentaje de adelantamiento prohibido	0%	
Reparto por sentido	50/50	
fnp: ajuste por zonas sin adelantamiento	1	
Factor de usuario, fu	1	
Terreno	LLANO	
Coeficientes de equivalencia (Velocidad media)		
E_T 1,1		
E_R 1		
Factor de pesados, **fp** (Velocidad media)	**0,993**	
Número de carriles, N	1	
Velocidad libre básica, **BFFS**	60	Km/h
Coeficientes de equivalencia (% demora)		
E_T 1		
E_R 1		
Factor de pesados, **fp** (% demora)	**1,000**	
Cálculo del nivel de servicio		
Cálculo de la velocidad media		
Ihp= IH/(FHP*Fp*fg)	**1415**	vl/h
Fg:ajuste por terreno 1		
Velocidad corregida, **FFS**		
FFS=BFFS-Fls-Fa	**59,3**	Km/h
Puntos de acceso por km	0	
Fa: ajuste por puntos de acceso	0,0	
Velocidad media, **ATS**		
ATS=FFS-0,0125 Ihp-fnp	**40,6**	Km/h
NS =	**E**	
Cálculo del pocentaje de demora		
Ihp= IH/(FHP*Fp*fg)	**1405**	vl/h
Fg:ajuste por terreno 1		
Porcentaje base de demora, **BTSF**		
BTSF= 100(1-e^-0,000879Ihp)	70,9	%
Porcentaje de demora,**PTSF**		
PTSF=BPTSF+Fd/np	**70,9**	%
Fd/np=	0	
NS =	**D**	
TIPO DE CARRETERA CLASE	II	
NIVEL DE SERVICIO	**D**	

CÁLCULO DE NIVELES DE SERVICIO

PROYECTO: ENLACE N-332 - POLIGONO BENIDORM - VIAL DISCOTECAS. ESCENARIO 0 LABORABLE

TRAMO: CV-753. PEAJE. SENTIDO AUTOPISTA

Año 2020
IMD Total =

Datos de entrada			
Intensidad horaria, **IH**	714	v/h	
% IMD			
Factor de hora punta, **FHP**	1		
%medio de pesados, P_T	7,0%		
Porcentaje de veh. de recreo, P_R	0,0%		
Ancho de carril	3,50	m	
Ancho de arcén	2,50	m	
Fls: ajuste ancho de carril y arcén	0,7		
Porcentaje de adelantamiento prohibido	0%		
Reparto por sentido	50/50		
fnp: ajuste por zonas sin adelantamiento	1		
Factor de usuario, fu	1		
Terreno	LLANO		
Coeficientes de equivalencia (Velocidad media)			
E_T	1,2		
E_R	1		
Factor de pesados, **fp** (Velocidad media)	**0,986**		
Número de carriles, N	1		
Velocidad libre básica, **BFFS**	60	Km/h	
Coeficientes de equivalencia (% demora)			
E_T	1,1		
E_R	1		
Factor de pesados, **fp** (% demora)	**0,993**		
Cálculo del nivel de servicio			
Cálculo de la velocidad media			
Ihp= IH/(FHP*Fp*fg)	**724**	vl/h	
Fg:ajuste por terreno	1		
Velocidad corregida, **FFS**			
FFS=BFFS-Fls-Fa	**59,3**	Km/h	
Puntos de acceso por km	0		
Fa: ajuste por puntos de acceso	0,0		
Velocidad media, **ATS**			
ATS=FFS-0,0125 Ihp-fnp	**49,3**	Km/h	
NS =	**E**		
Cálculo del pocentaje de demora			
Ihp= IH/(FHP*Fp*fg)	**719**	vl/h	
Fg:ajuste por terreno	1		
Porcentaje base de demora, **BTSF**			
BTSF= 100(1-e^-0,000879Ihp)	46,8	%	
Porcentaje de demora,**PTSF**			
PTSF=BPTSF+Fd/np	**46,8**	%	
Fd/np=	0		
NS =	**B**		
TIPO DE CARRETERA	**CLASE**	**II**	
NIVEL DE SERVICIO	**B**		

PROYECTO: ENLACE N-332 - POLIGONO BENIDORM - VIAL DISCOTECAS. ESCENARIO 0 LABORABLE

TRAMO: CV-753. PEAJE. SENTIDO BENIDORM

Año 2020
IMD Total =

Datos de entrada			
Intensidad horaria, **IH**	644	v/h	
% IMD			
Factor de hora punta, **FHP**	1		
%medio de pesados, P_T	7,0%		
Porcentaje de veh. de recreo, P_R	0,0%		
Ancho de carril	3,50	m	
Ancho de arcén	2,50	m	
Fls: ajuste ancho de carril y arcén	0,7		
Porcentaje de adelantamiento prohibido	0%		
Reparto por sentido	50/50		
fnp: ajuste por zonas sin adelantamiento	1		
Factor de usuario, fu	1		
Terreno	LLANO		
Coeficientes de equivalencia (Velocidad media)			
E_T	1,2		
E_R	1		
Factor de pesados, **fp** (Velocidad media)	**0,986**		
Número de carriles, N	1		
Velocidad libre básica, **BFFS**	60	Km/h	
Coeficientes de equivalencia (% demora)			
E_T	1,1		
E_R	1		
Factor de pesados, **fp** (% demora)	**0,993**		
Cálculo del nivel de servicio			
Cálculo de la velocidad media			
Ihp= IH/(FHP*Fp*fg)	**653**	vl/h	
Fg:ajuste por terreno	1		
Velocidad corregida, **FFS**			
FFS=BFFS-Fls-Fa	**59,3**	Km/h	
Puntos de acceso por km	0		
Fa: ajuste por puntos de acceso	0,0		
Velocidad media, **ATS**			
ATS=FFS-0,0125 Ihp-fnp	**50,1**	Km/h	
NS =	**E**		
Cálculo del pocentaje de demora			
Ihp= IH/(FHP*Fp*fg)	**649**	vl/h	
Fg:ajuste por terreno	1		
Porcentaje base de demora, **BTSF**			
BTSF= 100(1-e^-0,000879Ihp)	43,4	%	
Porcentaje de demora,**PTSF**			
PTSF=BPTSF+Fd/np	**43,4**	%	
Fd/np=	0		
NS =	**B**		
TIPO DE CARRETERA	**CLASE**	**II**	
NIVEL DE SERVICIO	**B**		

PROYECTO: ENLACE N-332 - POLIGONO BENIDORM - VIAL DISCOTECAS. ESCENARIO 0 LABORABLE

TRAMO: CV-753. PEAJE. SENTIDO AUTOPISTA

Año 2040
IMD Total =

Datos de entrada			
Intensidad horaria, **IH**	951	v/h	
% IMD			
Factor de hora punta, **FHP**	1		
%medio de pesados, P_T	7,0%		
Porcentaje de veh. de recreo, P_R	0,0%		
Ancho de carril	3,50	m	
Ancho de arcén	2,50	m	
Fls: ajuste ancho de carril y arcén	0,7		
Porcentaje de adelantamiento prohibido	0%		
Reparto por sentido	50/50		
fnp: ajuste por zonas sin adelantamiento	1		
Factor de usuario, fu	1		
Terreno	LLANO		
Coeficientes de equivalencia (Velocidad media)			
E_T	1,2		
E_R	1		
Factor de pesados, **fp** (Velocidad media)	**0,986**		
Número de carriles, N	1		
Velocidad libre básica, **BFFS**	60	Km/h	
Coeficientes de equivalencia (% demora)			
E_T	1,1		
E_R	1		
Factor de pesados, **fp** (% demora)	**0,993**		
Cálculo del nivel de servicio			
Cálculo de la velocidad media			
Ihp= IH/(FHP*Fp*fg)	**964**	vl/h	
Fg:ajuste por terreno	1		
Velocidad corregida, **FFS**			
FFS=BFFS-Fls-Fa	**59,3**	Km/h	
Puntos de acceso por km	0		
Fa: ajuste por puntos de acceso	0,0		
Velocidad media, **ATS**			
ATS=FFS-0,0125 Ihp-fnp	**46,2**	Km/h	
NS =	**E**		
Cálculo del pocentaje de demora			
Ihp= IH/(FHP*Fp*fg)	**958**	vl/h	
Fg:ajuste por terreno	1		
Porcentaje base de demora, **BTSF**			
BTSF= 100(1-e^-0,000879Ihp)	56,9	%	
Porcentaje de demora,**PTSF**			
PTSF=BPTSF+Fd/np	**56,9**	%	
Fd/np=	0		
NS =	**C**		
TIPO DE CARRETERA	**CLASE**	**II**	
NIVEL DE SERVICIO	**C**		

PROYECTO: ENLACE N-332 - POLIGONO BENIDORM - VIAL DISCOTECAS. ESCENARIO 0 LABORABLE

TRAMO: CV-753. PEAJE. SENTIDO BENIDORM

Año 2040
IMD Total =

Datos de entrada			
Intensidad horaria, **IH**	858	v/h	
% IMD			
Factor de hora punta, **FHP**	1		
%medio de pesados, P_T	7,0%		
Porcentaje de veh. de recreo, P_R	0,0%		
Ancho de carril	3,50	m	
Ancho de arcén	2,50	m	
Fls: ajuste ancho de carril y arcén	0,7		
Porcentaje de adelantamiento prohibido	0%		
Reparto por sentido	50/50		
fnp: ajuste por zonas sin adelantamiento	1		
Factor de usuario, fu	1		
Terreno	LLANO		
Coeficientes de equivalencia (Velocidad media)			
E_T	1,2		
E_R	1		
Factor de pesados, **fp** (Velocidad media)	**0,986**		
Número de carriles, N	1		
Velocidad libre básica, **BFFS**	60	Km/h	
Coeficientes de equivalencia (% demora)			
E_T	1,1		
E_R	1		
Factor de pesados, **fp** (% demora)	**0,993**		
Cálculo del nivel de servicio			
Cálculo de la velocidad media			
Ihp= IH/(FHP*Fp*fg)	**870**	vl/h	
Fg:ajuste por terreno	1		
Velocidad corregida, **FFS**			
FFS=BFFS-Fls-Fa	**59,3**	Km/h	
Puntos de acceso por km	0		
Fa: ajuste por puntos de acceso	0,0		
Velocidad media, **ATS**			
ATS=FFS-0,0125 Ihp-fnp	**47,4**	Km/h	
NS =	**E**		
Cálculo del pocentaje de demora			
Ihp= IH/(FHP*Fp*fg)	**864**	vl/h	
Fg:ajuste por terreno	1		
Porcentaje base de demora, **BTSF**			
BTSF= 100(1-e^-0,000879Ihp)	53,2	%	
Porcentaje de demora,**PTSF**			
PTSF=BPTSF+Fd/np	**53,2**	%	
Fd/np=	0		
NS =	**C**		
TIPO DE CARRETERA	**CLASE**	**II**	
NIVEL DE SERVICIO	**C**		

CÁLCULO DE NIVELES DE SERVICIO

PROYECTO: ENLACE N-332 - POLIGONO BENIDORM - VIAL DISCOTECAS. ESCENARIO 0 LABORABLE

TRAMO: N332-ESTE SENTIDO ALICANTE

Año 2020
IMD Total =

Datos de entrada		
Intensidad horaria, **IH**	1.487	v/h
% IMD		
Factor de hora punta, **FHP**	1	
%medio de pesados, P_T	7,0%	
Porcentaje de veh. de recreo, P_R	0,0%	
Ancho de carril	3,50	m
Ancho de arcén	2,50	m
Fls: ajuste ancho de carril y arcén	0,7	
Porcentaje de adelantamiento prohibido	0%	
Reparto por sentido	50/50	
fnp: ajuste por zonas sin adelantamiento	1	
Factor de usuario, fu	1	
Terreno	LLANO	
Coeficientes de equivalencia (Velocidad media)		
E_T 1,1		
E_R 1		
Factor de pesados, **fp** (Velocidad media)	**0,993**	
Número de carriles, N	1	
Velocidad libre básica, **BFFS**	100	Km/h
Coeficientes de equivalencia (% demora)		
E_T 1		
E_R 1		
Factor de pesados, **fp** (% demora)	**1,000**	
Cálculo del nivel de servicio		
Cálculo de la velocidad media		
lhp= IH/(FHP*Fp*fg)	**1497**	vl/h
Fg:ajuste por terreno 1		
Velocidad corregida, **FFS**		
FFS=BFFS-Fls-Fa	**99,3**	Km/h
Puntos de acceso por km	0	
Fa: ajuste por puntos de acceso	0,0	
Velocidad media, **ATS**		
ATS=FFS-0,0125 lhp-fnp	**79,6**	Km/h
NS =	**C**	
Cálculo del pocentaje de demora		
lhp= IH/(FHP*Fp*fg)	**1487**	vl/h
Fg:ajuste por terreno 1		
Porcentaje base de demora, **BTSF**		
BTSF= 100(1-e^-0,000879lhp)	72,9	%
Porcentaje de demora,**PTSF**		
PTSF=BPTSF+Fd/np	**72,9**	%
Fd/np=	0	
NS =	**D**	
TIPO DE CARRETERA CLASE	I	
NIVEL DE SERVICIO	**D**	

PROYECTO: ENLACE N-332 - POLIGONO BENIDORM - VIAL DISCOTECAS. ESCENARIO 0 LABORABLE

TRAMO: N332-ESTE SENTIDO ALTEA

Año 2020
IMD Total =

Datos de entrada		
Intensidad horaria, **IH**	1.780	v/h
% IMD		
Factor de hora punta, **FHP**	1	
%medio de pesados, P_T	7,0%	
Porcentaje de veh. de recreo, P_R	0,0%	
Ancho de carril	3,50	m
Ancho de arcén	2,50	m
Fls: ajuste ancho de carril y arcén	0,7	
Porcentaje de adelantamiento prohibido	40%	
Reparto por sentido	50/50	
fnp: ajuste por zonas sin adelantamiento	1,4	
Factor de usuario, fu	1	
Terreno	LLANO	
Coeficientes de equivalencia (Velocidad media)		
E_T 1,1		
E_R 1		
Factor de pesados, **fp** (Velocidad media)	**0,993**	
Número de carriles, N	1	
Velocidad libre básica, **BFFS**	100	Km/h
Coeficientes de equivalencia (% demora)		
E_T 1		
E_R 1		
Factor de pesados, **fp** (% demora)	**1,000**	
Cálculo del nivel de servicio		
Cálculo de la velocidad media		
lhp= IH/(FHP*Fp*fg)	**1792**	vl/h
Fg:ajuste por terreno 1		
Velocidad corregida, **FFS**		
FFS=BFFS-Fls-Fa	**99,3**	Km/h
Puntos de acceso por km	0	
Fa: ajuste por puntos de acceso	0,0	
Velocidad media, **ATS**		
ATS=FFS-0,0125 lhp-fnp	**75,5**	Km/h
NS =	**C**	
Cálculo del pocentaje de demora		
lhp= IH/(FHP*Fp*fg)	**1780**	vl/h
Fg:ajuste por terreno 1		
Porcentaje base de demora, **BTSF**		
BTSF= 100(1-e^-0,000879lhp)	79,1	%
Porcentaje de demora,**PTSF**		
PTSF=BPTSF+Fd/np	**79,1**	%
Fd/np=	0	
NS =	**D**	
TIPO DE CARRETERA CLASE	I	
NIVEL DE SERVICIO	**D**	

PROYECTO: ENLACE N-332 - POLIGONO BENIDORM - VIAL DISCOTECAS. ESCENARIO 0 LABORABLE

TRAMO: N332-ESTE SENTIDO ALICANTE

Año 2040
IMD Total =

Datos de entrada		
Intensidad horaria, **IH**	1.980	v/h
% IMD		
Factor de hora punta, **FHP**	1	
%medio de pesados, P_T	7,0%	
Porcentaje de veh. de recreo, P_R	0,0%	
Ancho de carril	3,50	m
Ancho de arcén	2,50	m
Fls: ajuste ancho de carril y arcén	0,7	
Porcentaje de adelantamiento prohibido	0%	
Reparto por sentido	50/50	
fnp: ajuste por zonas sin adelantamiento	1	
Factor de usuario, fu	1	
Terreno	LLANO	
Coeficientes de equivalencia (Velocidad media)		
E_T 1,1		
E_R 1		
Factor de pesados, **fp** (Velocidad media)	**0,993**	
Número de carriles, N	1	
Velocidad libre básica, **BFFS**	100	Km/h
Coeficientes de equivalencia (% demora)		
E_T 1		
E_R 1		
Factor de pesados, **fp** (% demora)	**1,000**	
Cálculo del nivel de servicio		
Cálculo de la velocidad media		
lhp= IH/(FHP*Fp*fg)	**1994**	vl/h
Fg:ajuste por terreno 1		
Velocidad corregida, **FFS**		
FFS=BFFS-Fls-Fa	**99,3**	Km/h
Puntos de acceso por km	0	
Fa: ajuste por puntos de acceso	0,0	
Velocidad media, **ATS**		
ATS=FFS-0,0125 lhp-fnp	**73,4**	Km/h
NS =	**C**	
Cálculo del pocentaje de demora		
lhp= IH/(FHP*Fp*fg)	**1980**	vl/h
Fg:ajuste por terreno 1		
Porcentaje base de demora, **BTSF**		
BTSF= 100(1-e^-0,000879lhp)	82,5	%
Porcentaje de demora,**PTSF**		
PTSF=BPTSF+Fd/np	**82,5**	%
Fd/np=	0	
NS =	**E**	
TIPO DE CARRETERA CLASE	I	
NIVEL DE SERVICIO	**E**	

PROYECTO: ENLACE N-332 - POLIGONO BENIDORM - VIAL DISCOTECAS. ESCENARIO 0 LABORABLE

TRAMO: N332-ESTE SENTIDO ALTEA

Año 2040
IMD Total =

Datos de entrada		
Intensidad horaria, **IH**	2.369	v/h
% IMD		
Factor de hora punta, **FHP**	1	
%medio de pesados, P_T	7,0%	
Porcentaje de veh. de recreo, P_R	0,0%	
Ancho de carril	3,50	m
Ancho de arcén	2,50	m
Fls: ajuste ancho de carril y arcén	0,7	
Porcentaje de adelantamiento prohibido	40%	
Reparto por sentido	50/50	
fnp: ajuste por zonas sin adelantamiento	1,4	
Factor de usuario, fu	1	
Terreno	LLANO	
Coeficientes de equivalencia (Velocidad media)		
E_T 1,1		
E_R 1		
Factor de pesados, **fp** (Velocidad media)	**0,993**	
Número de carriles, N	1	
Velocidad libre básica, **BFFS**	100	Km/h
Coeficientes de equivalencia (% demora)		
E_T 1		
E_R 1		
Factor de pesados, **fp** (% demora)	**1,000**	
Cálculo del nivel de servicio		
Cálculo de la velocidad media		
lhp= IH/(FHP*Fp*fg)	**2386**	vl/h
Fg:ajuste por terreno 1		
Velocidad corregida, **FFS**		
FFS=BFFS-Fls-Fa	**99,3**	Km/h
Puntos de acceso por km	0	
Fa: ajuste por puntos de acceso	0,0	
Velocidad media, **ATS**		
ATS=FFS-0,0125 lhp-fnp	**68,1**	Km/h
NS =	**D**	
Cálculo del pocentaje de demora		
lhp= IH/(FHP*Fp*fg)	**2369**	vl/h
Fg:ajuste por terreno 1		
Porcentaje base de demora, **BTSF**		
BTSF= 100(1-e^-0,000879lhp)	87,5	%
Porcentaje de demora,**PTSF**		
PTSF=BPTSF+Fd/np	**87,5**	%
Fd/np=	0	
NS =	**E**	
TIPO DE CARRETERA CLASE	I	
NIVEL DE SERVICIO	**E**	

CÁLCULO DE NIVELES DE SERVICIO

PROYECTO: ENLACE N-332 - POLIGONO BENIDORM - VIAL DISCOTECAS.ESCENARIO 0 LABORABLE

TRAMO: ACCESO POLÍGONO OESTE SALIDA

Año 2020
IMD Total =

Datos de entrada			
Intensidad horaria, **IH**	2.680	v/h	
% IMD			
Factor de hora punta, **FHP**	1		
%medio de pesados, P_T	7,0%		
Porcentaje de veh. de recreo, P_R	0,0%		
Ancho de carril	3,50	m	
Ancho de arcén	2,50	m	
Fls: ajuste ancho de carril y arcén	0,7		
Porcentaje de adelantamiento prohibido	0%		
Reparto por sentido	50/50		
fnp: ajuste por zonas sin adelantamiento	1		
Factor de usuario, fu	1		
Terreno	LLANO		
Coeficientes de equivalencia (Velocidad media)			
E_T	1,1		
E_R	1		
Factor de pesados, **fp** (Velocidad media)	**0,993**		
Número de carriles, N	2		
Velocidad libre básica, **BFFS**	40	Km/h	
Coeficientes de equivalencia (% demora)			
E_T	1		
E_R	1		
Factor de pesados, **fp** (% demora)	**1,000**		
Cálculo del nivel de servicio			
Cálculo de la velocidad media			
Ihp= IH/(FHP*Fp*fg)	**2699**	vl/h	
Fg:ajuste por terreno	1		
Velocidad corregida, **FFS**			
FFS=BFFS-Fls-Fa	**39,3**	Km/h	
Puntos de acceso por km	0		
Fa: ajuste por puntos de acceso	0,0		
Velocidad media, **ATS**			
ATS=FFS-0,0125 Ihp-fnp	**4,6**	Km/h	
NS =	**E**		
Cálculo del pocentaje de demora			
Ihp= IH/(FHP*Fp*fg)	2.680	**2680**	vl/h
Fg:ajuste por terreno	1		
Porcentaje base de demora, **BTSF**			
BTSF= 100(1-e^-0,000879Ihp)		90,5	%
Porcentaje de demora,**PTSF**			
PTSF=BPTSF+Fd/np		**90,5**	%
Fd/np=		0	
NS =		**E**	
TIPO DE CARRETERA	**CLASE**	II	
NIVEL DE SERVICIO		**E**	

TRAMO: ACCESO POLÍGONO OESTE ENTRADA

Año 2020
IMD Total =

Datos de entrada			
Intensidad horaria, **IH**	1.949	v/h	
% IMD			
Factor de hora punta, **FHP**	1		
%medio de pesados, P_T	7,0%		
Porcentaje de veh. de recreo, P_R	0,0%		
Ancho de carril	3,50	m	
Ancho de arcén	2,50	m	
Fls: ajuste ancho de carril y arcén	0,7		
Porcentaje de adelantamiento prohibido	0%		
Reparto por sentido	50/50		
fnp: ajuste por zonas sin adelantamiento	1		
Factor de usuario, fu	1		
Terreno	LLANO		
Coeficientes de equivalencia (Velocidad media)			
E_T	1,1		
E_R	1		
Factor de pesados, **fp** (Velocidad media)	**0,993**		
Número de carriles, N	2		
Velocidad libre básica, **BFFS**	40	Km/h	
Coeficientes de equivalencia (% demora)			
E_T	1		
E_R	1		
Factor de pesados, **fp** (% demora)	**1,000**		
Cálculo del nivel de servicio			
Cálculo de la velocidad media			
Ihp= IH/(FHP*Fp*fg)	**1963**	vl/h	
Fg:ajuste por terreno	1		
Velocidad corregida, **FFS**			
FFS=BFFS-Fls-Fa	**39,3**	Km/h	
Puntos de acceso por km	0		
Fa: ajuste por puntos de acceso	0,0		
Velocidad media, **ATS**			
ATS=FFS-0,0125 Ihp-fnp	**13,8**	Km/h	
NS =	**E**		
Cálculo del pocentaje de demora			
Ihp= IH/(FHP*Fp*fg)	**1949**	vl/h	
Fg:ajuste por terreno	1		
Porcentaje base de demora, **BTSF**			
BTSF= 100(1-e^-0,000879Ihp)		82,0	%
Porcentaje de demora,**PTSF**			
PTSF=BPTSF+Fd/np		**82,0**	%
Fd/np=		0	
NS =		**E**	
TIPO DE CARRETERA	**CLASE**	II	
NIVEL DE SERVICIO		**E**	

PROYECTO: ENLACE N-332 - POLIGONO BENIDORM - VIAL DISCOTECAS.ESCENARIO 0 LABORABLE

TRAMO: ACCESO POLÍGONO OESTE SALIDA

Año 2040
IMD Total =

Datos de entrada			
Intensidad horaria, **IH**	3.568	v/h	
% IMD			
Factor de hora punta, **FHP**	1		
%medio de pesados, P_T	7,0%		
Porcentaje de veh. de recreo, P_R	0,0%		
Ancho de carril	3,50	m	
Ancho de arcén	2,50	m	
Fls: ajuste ancho de carril y arcén	0,7		
Porcentaje de adelantamiento prohibido	0%		
Reparto por sentido	50/50		
fnp: ajuste por zonas sin adelantamiento	1		
Factor de usuario, fu	1		
Terreno	LLANO		
Coeficientes de equivalencia (Velocidad media)			
E_T	1,1		
E_R	1		
Factor de pesados, **fp** (Velocidad media)	**0,993**		
Número de carriles, N	2		
Velocidad libre básica, **BFFS**	40	Km/h	
Coeficientes de equivalencia (% demora)			
E_T	1		
E_R	1		
Factor de pesados, **fp** (% demora)	**1,000**		
Cálculo del nivel de servicio			
Cálculo de la velocidad media			
Ihp= IH/(FHP*Fp*fg)	**3593**	vl/h	
Fg:ajuste por terreno	1		
Velocidad corregida, **FFS**			
FFS=BFFS-Fls-Fa	**39,3**	Km/h	
Puntos de acceso por km	0		
Fa: ajuste por puntos de acceso	0,0		
Velocidad media, **ATS**			
ATS=FFS-0,0125 Ihp-fnp	**-6,6**	Km/h	
NS =	**E**		
Cálculo del pocentaje de demora			
Ihp= IH/(FHP*Fp*fg)	**3568**	vl/h	
Fg:ajuste por terreno	1		
Porcentaje base de demora, **BTSF**			
BTSF= 100(1-e^-0,000879Ihp)		95,7	%
Porcentaje de demora,**PTSF**			
PTSF=BPTSF+Fd/np		**95,7**	%
Fd/np=		0	
NS =		**E**	
TIPO DE CARRETERA	**CLASE**	II	
NIVEL DE SERVICIO		**E**	

TRAMO: ACCESO POLÍGONO OESTE ENTRADA

Año 2040
IMD Total =

Datos de entrada			
Intensidad horaria, **IH**	2.595	v/h	
% IMD			
Factor de hora punta, **FHP**	1		
%medio de pesados, P_T	7,0%		
Porcentaje de veh. de recreo, P_R	0,0%		
Ancho de carril	3,50	m	
Ancho de arcén	2,50	m	
Fls: ajuste ancho de carril y arcén	0,7		
Porcentaje de adelantamiento prohibido	0%		
Reparto por sentido	50/50		
fnp: ajuste por zonas sin adelantamiento	1		
Factor de usuario, fu	1		
Terreno	LLANO		
Coeficientes de equivalencia (Velocidad media)			
E_T	1,1		
E_R	1		
Factor de pesados, **fp** (Velocidad media)	**0,993**		
Número de carriles, N	2		
Velocidad libre básica, **BFFS**	40	Km/h	
Coeficientes de equivalencia (% demora)			
E_T	1		
E_R	1		
Factor de pesados, **fp** (% demora)	**1,000**		
Cálculo del nivel de servicio			
Cálculo de la velocidad media			
Ihp= IH/(FHP*Fp*fg)	**2613**	vl/h	
Fg:ajuste por terreno	1		
Velocidad corregida, **FFS**			
FFS=BFFS-Fls-Fa	**39,3**	Km/h	
Puntos de acceso por km	0		
Fa: ajuste por puntos de acceso	0,0		
Velocidad media, **ATS**			
ATS=FFS-0,0125 Ihp-fnp	**5,6**	Km/h	
NS =	**E**		
Cálculo del pocentaje de demora			
Ihp= IH/(FHP*Fp*fg)	**2595**	vl/h	
Fg:ajuste por terreno	1		
Porcentaje base de demora, **BTSF**			
BTSF= 100(1-e^-0,000879Ihp)		89,8	%
Porcentaje de demora,**PTSF**			
PTSF=BPTSF+Fd/np		**89,8**	%
Fd/np=		0	
NS =		**E**	
TIPO DE CARRETERA	**CLASE**	II	
NIVEL DE SERVICIO		**E**	

CÁLCULO DE NIVELES DE SERVICIO

PROYECTO: ENLACE N-332 - POLIGONO BENIDORM - VIAL DISCOTECAS. ESCENARIO 0 LABORABLE

TRAMO: RAMAL SALIDA N-332 HACIA CV-70 DESDE EL ESTE

Año 2020
IMD Total =

Datos de entrada			
Intensidad horaria, **IH**	990	v/h	
% IMD			
Factor de hora punta, **FHP**	1		
%medio de pesados, P_T	7,0%		
Porcentaje de veh. de recreo, P_R	0,0%		
Ancho de carril	3,50	m	
Ancho de arcén	2,50	m	
Fls: ajuste ancho de carril y arcén	0,7		
Porcentaje de adelantamiento prohibido	0%		
Reparto por sentido	50/50		
fnp: ajuste por zonas sin adelantamiento	1		
Factor de usuario, fu	1		
Terreno	LLANO		
Coeficientes de equivalencia (Velocidad media)			
E_T	1,2		
E_R	1		
Factor de pesados, **fp** (Velocidad media)	**0,986**		
Número de carriles, N	1		
Velocidad libre básica, **BFFS**	30	Km/h	
Coeficientes de equivalencia (% demora)			
E_T	1,1		
E_R	1		
Factor de pesados, **fp** (% demora)	**0,993**		
Cálculo del nivel de servicio			
Cálculo de la velocidad media			
Ihp= IH/(FHP*Fp*fg)	**1004**	vl/h	
Fg:ajuste por terreno	1		
Velocidad corregida, **FFS**			
FFS=BFFS-Fls-Fa	**29,3**	Km/h	
Puntos de acceso por km	0		
Fa: ajuste por puntos de acceso	0,0		
Velocidad media, **ATS**			
ATS=FFS-0,0125 Ihp-fnp	**15,8**	Km/h	
NS =	**E**		
Cálculo del pocentaje de demora			
Ihp= IH/(FHP*Fp*fg)	997 **997**	vl/h	
Fg:ajuste por terreno	1		
Porcentaje base de demora, **BTSF**			
BTSF= 100(1-e^-0,000879Ihp)	58,4	%	
Porcentaje de demora,**PTSF**			
PTSF=BPTSF+Fd/np	**58,4**	%	
Fd/np=	0		
NS =	**C**		
TIPO DE CARRETERA	**CLASE**	**II**	
NIVEL DE SERVICIO	**C**		

TRAMO: RAMAL SALIDA N-332 HACIA CV-70 DESDE EL OESTE

Año 2020
IMD Total =

Datos de entrada			
Intensidad horaria, **IH**	841	v/h	
% IMD			
Factor de hora punta, **FHP**	1		
%medio de pesados, P_T	7,0%		
Porcentaje de veh. de recreo, P_R	0,0%		
Ancho de carril	3,50	m	
Ancho de arcén	2,50	m	
Fls: ajuste ancho de carril y arcén	0,7		
Porcentaje de adelantamiento prohibido	0%		
Reparto por sentido	50/50		
fnp: ajuste por zonas sin adelantamiento	1		
Factor de usuario, fu	1		
Terreno	LLANO		
Coeficientes de equivalencia (Velocidad media)			
E_T	1,2		
E_R	1		
Factor de pesados, **fp** (Velocidad media)	**0,986**		
Número de carriles, N	1		
Velocidad libre básica, **BFFS**	30	Km/h	
Coeficientes de equivalencia (% demora)			
E_T	1,1		
E_R	1		
Factor de pesados, **fp** (% demora)	**0,993**		
Cálculo del nivel de servicio			
Cálculo de la velocidad media			
Ihp= IH/(FHP*Fp*fg)	**853**	vl/h	
Fg:ajuste por terreno	1		
Velocidad corregida, **FFS**			
FFS=BFFS-Fls-Fa	**29,3**	Km/h	
Puntos de acceso por km	0		
Fa: ajuste por puntos de acceso	0,0		
Velocidad media, **ATS**			
ATS=FFS-0,0125 Ihp-fnp	**17,6**	Km/h	
NS =	**E**		
Cálculo del pocentaje de demora			
Ihp= IH/(FHP*Fp*fg)	**847**	vl/h	
Fg:ajuste por terreno	1		
Porcentaje base de demora, **BTSF**			
BTSF= 100(1-e^-0,000879Ihp)	52,5	%	
Porcentaje de demora,**PTSF**			
PTSF=BPTSF+Fd/np	**52,5**	%	
Fd/np=	0		
NS =	**C**		
TIPO DE CARRETERA	**CLASE**	**II**	
NIVEL DE SERVICIO	**C**		

PROYECTO: ENLACE N-332 - POLIGONO BENIDORM - VIAL DISCOTECAS. ESCENARIO 0 LABORABLE

TRAMO: RAMAL SALIDA N-332 HACIA CV-70 DESDE EL ESTE

Año 2040
IMD Total =

Datos de entrada			
Intensidad horaria, **IH**	1.318	v/h	
% IMD			
Factor de hora punta, **FHP**	1		
%medio de pesados, P_T	7,0%		
Porcentaje de veh. de recreo, P_R	0,0%		
Ancho de carril	3,50	m	
Ancho de arcén	2,50	m	
Fls: ajuste ancho de carril y arcén	0,7		
Porcentaje de adelantamiento prohibido	0%		
Reparto por sentido	50/50		
fnp: ajuste por zonas sin adelantamiento	1		
Factor de usuario, fu	1		
Terreno	LLANO		
Coeficientes de equivalencia (Velocidad media)			
E_T	1,1		
E_R	1		
Factor de pesados, **fp** (Velocidad media)	**0,993**		
Número de carriles, N	1		
Velocidad libre básica, **BFFS**	30	Km/h	
Coeficientes de equivalencia (% demora)			
E_T	1		
E_R	1		
Factor de pesados, **fp** (% demora)	**1,000**		
Cálculo del nivel de servicio			
Cálculo de la velocidad media			
Ihp= IH/(FHP*Fp*fg)	**1327**	vl/h	
Fg:ajuste por terreno	1		
Velocidad corregida, **FFS**			
FFS=BFFS-Fls-Fa	**29,3**	Km/h	
Puntos de acceso por km	0		
Fa: ajuste por puntos de acceso	0,0		
Velocidad media, **ATS**			
ATS=FFS-0,0125 Ihp-fnp	**11,7**	Km/h	
NS =	**E**		
Cálculo del pocentaje de demora			
Ihp= IH/(FHP*Fp*fg)	**1318**	vl/h	
Fg:ajuste por terreno	1		
Porcentaje base de demora, **BTSF**			
BTSF= 100(1-e^-0,000879Ihp)	68,6	%	
Porcentaje de demora,**PTSF**			
PTSF=BPTSF+Fd/np	**68,6**	%	
Fd/np=	0		
NS =	**D**		
TIPO DE CARRETERA	**CLASE**	**II**	
NIVEL DE SERVICIO	**D**		

TRAMO: RAMAL SALIDA N-332 HACIA CV-70 DESDE EL OESTE

Año 2040
IMD Total =

Datos de entrada			
Intensidad horaria, **IH**	1.120	v/h	
% IMD			
Factor de hora punta, **FHP**	1		
%medio de pesados, P_T	7,0%		
Porcentaje de veh. de recreo, P_R	0,0%		
Ancho de carril	3,50	m	
Ancho de arcén	2,50	m	
Fls: ajuste ancho de carril y arcén	0,7		
Porcentaje de adelantamiento prohibido	0%		
Reparto por sentido	50/50		
fnp: ajuste por zonas sin adelantamiento	1		
Factor de usuario, fu	1		
Terreno	LLANO		
Coeficientes de equivalencia (Velocidad media)			
E_T	1,2		
E_R	1		
Factor de pesados, **fp** (Velocidad media)	**0,986**		
Número de carriles, N	1		
Velocidad libre básica, **BFFS**	30	Km/h	
Coeficientes de equivalencia (% demora)			
E_T	1,1		
E_R	1		
Factor de pesados, **fp** (% demora)	**0,993**		
Cálculo del nivel de servicio			
Cálculo de la velocidad media			
Ihp= IH/(FHP*Fp*fg)	**1136**	vl/h	
Fg:ajuste por terreno	1		
Velocidad corregida, **FFS**			
FFS=BFFS-Fls-Fa	**29,3**	Km/h	
Puntos de acceso por km	0		
Fa: ajuste por puntos de acceso	0,0		
Velocidad media, **ATS**			
ATS=FFS-0,0125 Ihp-fnp	**14,1**	Km/h	
NS =	**E**		
Cálculo del pocentaje de demora			
Ihp= IH/(FHP*Fp*fg)	**1128**	vl/h	
Fg:ajuste por terreno	1		
Porcentaje base de demora, **BTSF**			
BTSF= 100(1-e^-0,000879Ihp)	62,9	%	
Porcentaje de demora,**PTSF**			
PTSF=BPTSF+Fd/np	**62,9**	%	
Fd/np=	0		
NS =	**C**		
TIPO DE CARRETERA	**CLASE**	**II**	
NIVEL DE SERVICIO	**C**		

SÁBADO

CÁLCULO DE NIVELES DE SERVICIO

PROYECTO: ENLACE N-332 - POLIGONO BENIDORM - VIAL DISCOTECAS. ESCENARIO 0 SABADO

TRAMO: N332-OESTE SENTIDO ALICANTE

Año 2020
IMD Total =

Datos de entrada		
Intensidad horaria, **IH**	702	v/h
% IMD		
Factor de hora punta, **FHP**	1	
%medio de pesados, P_T	7,0%	
Porcentaje de veh. de recreo, P_R	0,0%	
Ancho de carril	3,50	m
Ancho de arcén	2,50	m
Fls: ajuste ancho de carril y arcén	0,7	
Porcentaje de adelantamiento prohibido	0%	
Reparto por sentido	50/50	
fnp: ajuste por zonas sin adelantamiento	1	
Factor de usuario, fu	1	
Terreno	LLANO	
Coeficientes de equivalencia (Velocidad media)		
E_T 1,2		
E_R 1		
Factor de pesados, **fp** (Velocidad media)	**0,986**	
Número de carriles, N	2	
Velocidad libre básica, **BFFS**	100	Km/h
Coeficientes de equivalencia (% demora)		
E_T 1,1		
E_R 1		
Factor de pesados, **fp** (% demora)	**0,993**	
Cálculo del nivel de servicio		
Cálculo de la velocidad media		
Ihp= IH/(FHP*Fp*fg)	**711**	vl/h
Fg:ajuste por terreno 1		
Velocidad corregida, **FFS**		
FFS=BFFS-Fls-Fa	**99,3**	Km/h
Puntos de acceso por km	0	
Fa: ajuste por puntos de acceso	0,0	
Velocidad media, **ATS**		
ATS=FFS-0,0125 Ihp-fnp	**89,4**	Km/h
NS =	**B**	
Cálculo del pocentaje de demora		
Ihp= IH/(FHP*Fp*fg)	**706**	vl/h
Fg:ajuste por terreno 1		
Porcentaje base de demora, **BTSF**		
BTSF= 100(1-e^-0,000879Ihp)	46,3	%
Porcentaje de demora,**PTSF**		
PTSF=BPTSF+Fd/np	**46,3**	%
Fd/np=	0	
NS =	**B**	
TIPO DE CARRETERA CLASE	I	
NIVEL DE SERVICIO	**B**	

PROYECTO: ENLACE N-332 - POLIGONO BENIDORM - VIAL DISCOTECAS. ESCENARIO 0 SABADO

TRAMO: N332-OESTE SENTIDO ALTEA

Año 2020
IMD Total =

Datos de entrada		
Intensidad horaria, **IH**	629	v/h
% IMD		
Factor de hora punta, **FHP**	1	
%medio de pesados, P_T	7,0%	
Porcentaje de veh. de recreo, P_R	0,0%	
Ancho de carril	3,50	m
Ancho de arcén	2,50	m
Fls: ajuste ancho de carril y arcén	0,7	
Porcentaje de adelantamiento prohibido	0%	
Reparto por sentido	50/50	
fnp: ajuste por zonas sin adelantamiento	1	
Factor de usuario, fu	1	
Terreno	LLANO	
Coeficientes de equivalencia (Velocidad media)		
E_T 1,2		
E_R 1		
Factor de pesados, **fp** (Velocidad media)	**0,986**	
Número de carriles, N	2	
Velocidad libre básica, **BFFS**	100	Km/h
Coeficientes de equivalencia (% demora)		
E_T 1,1		
E_R 1		
Factor de pesados, **fp** (% demora)	**0,993**	
Cálculo del nivel de servicio		
Cálculo de la velocidad media		
Ihp= IH/(FHP*Fp*fg)	**637**	vl/h
Fg:ajuste por terreno 1		
Velocidad corregida, **FFS**		
FFS=BFFS-Fls-Fa	**99,3**	Km/h
Puntos de acceso por km	0	
Fa: ajuste por puntos de acceso	0,0	
Velocidad media, **ATS**		
ATS=FFS-0,0125 Ihp-fnp	**90,3**	Km/h
NS =	**A**	
Cálculo del pocentaje de demora		
Ihp= IH/(FHP*Fp*fg)	**633**	vl/h
Fg:ajuste por terreno 1		
Porcentaje base de demora, **BTSF**		
BTSF= 100(1-e^-0,000879Ihp)	42,7	%
Porcentaje de demora,**PTSF**		
PTSF=BPTSF+Fd/np	**42,7**	%
Fd/np=	0	
NS =	**B**	
TIPO DE CARRETERA CLASE	I	
NIVEL DE SERVICIO	**B**	

PROYECTO: ENLACE N-332 - POLIGONO BENIDORM - VIAL DISCOTECAS. ESCENARIO 0 SABADO

TRAMO: N332-OESTE SENTIDO ALICANTE

Año 2040
IMD Total =

Datos de entrada		
Intensidad horaria, **IH**	934	v/h
% IMD		
Factor de hora punta, **FHP**	1	
%medio de pesados, P_T	7,0%	
Porcentaje de veh. de recreo, P_R	0,0%	
Ancho de carril	3,50	m
Ancho de arcén	2,50	m
Fls: ajuste ancho de carril y arcén	0,7	
Porcentaje de adelantamiento prohibido	0%	
Reparto por sentido	50/50	
fnp: ajuste por zonas sin adelantamiento	1	
Factor de usuario, fu	1	
Terreno	LLANO	
Coeficientes de equivalencia (Velocidad media)		
E_T 1,2		
E_R 1		
Factor de pesados, **fp** (Velocidad media)	**0,986**	
Número de carriles, N	2	
Velocidad libre básica, **BFFS**	100	Km/h
Coeficientes de equivalencia (% demora)		
E_T 1,1		
E_R 1		
Factor de pesados, **fp** (% demora)	**0,993**	
Cálculo del nivel de servicio		
Cálculo de la velocidad media		
Ihp= IH/(FHP*Fp*fg)	**947**	vl/h
Fg:ajuste por terreno 1		
Velocidad corregida, **FFS**		
FFS=BFFS-Fls-Fa	**99,3**	Km/h
Puntos de acceso por km	0	
Fa: ajuste por puntos de acceso	0,0	
Velocidad media, **ATS**		
ATS=FFS-0,0125 Ihp-fnp	**86,5**	Km/h
NS =	**B**	
Cálculo del pocentaje de demora		
Ihp= IH/(FHP*Fp*fg)	**941**	vl/h
Fg:ajuste por terreno 1		
Porcentaje base de demora, **BTSF**		
BTSF= 100(1-e^-0,000879Ihp)	56,3	%
Porcentaje de demora,**PTSF**		
PTSF=BPTSF+Fd/np	**56,3**	%
Fd/np=	0	
NS =	**C**	
TIPO DE CARRETERA CLASE	I	
NIVEL DE SERVICIO	**C**	

TRAMO: N332-OESTE SENTIDO ALTEA

4037
IMD Total =

Datos de entrada		
Intensidad horaria, **IH**	837	v/h
% IMD		
Factor de hora punta, **FHP**	1	
%medio de pesados, P_T	7,0%	
Porcentaje de veh. de recreo, P_R	0,0%	
Ancho de carril	3,50	m
Ancho de arcén	2,50	m
Fls: ajuste ancho de carril y arcén	0,7	
Porcentaje de adelantamiento prohibido	0%	
Reparto por sentido	50/50	
fnp: ajuste por zonas sin adelantamiento	1	
Factor de usuario, fu	1	
Terreno	LLANO	
Coeficientes de equivalencia (Velocidad media)		
E_T 1,2		
E_R 1		
Factor de pesados, **fp** (Velocidad media)	**0,986**	
Número de carriles, N	2	
Velocidad libre básica, **BFFS**	100	Km/h
Coeficientes de equivalencia (% demora)		
E_T 1,1		
E_R 1		
Factor de pesados, **fp** (% demora)	**0,993**	
Cálculo del nivel de servicio		
Cálculo de la velocidad media		
Ihp= IH/(FHP*Fp*fg)	**848**	vl/h
Fg:ajuste por terreno 1		
Velocidad corregida, **FFS**		
FFS=BFFS-Fls-Fa	**99,3**	Km/h
Puntos de acceso por km	0	
Fa: ajuste por puntos de acceso	0,0	
Velocidad media, **ATS**		
ATS=FFS-0,0125 Ihp-fnp	**87,7**	Km/h
NS =	**B**	
Cálculo del pocentaje de demora		
Ihp= IH/(FHP*Fp*fg)	**842**	vl/h
Fg:ajuste por terreno 1		
Porcentaje base de demora, **BTSF**		
BTSF= 100(1-e^-0,000879Ihp)	52,3	%
Porcentaje de demora,**PTSF**		
PTSF=BPTSF+Fd/np	**52,3**	%
Fd/np=	0	
NS =	**C**	
TIPO DE CARRETERA CLASE	I	
NIVEL DE SERVICIO	**C**	

CÁLCULO DE NIVELES DE SERVICIO

PROYECTO: ENLACE N-332 - POLIGONO BENIDORM - VIAL DISCOTECAS. ESCENARIO 0 SABADO

TRAMO: CV-70. BENIDORM CENTRO. SENTIDO LA NUCÍA

Año 2020
IMD Total =

Datos de entrada			
Intensidad horaria, **IH**	618	v/h	
% IMD			
Factor de hora punta, **FHP**	1		
%medio de pesados, P_T	7,0%		
Porcentaje de veh. de recreo, P_R	0,0%		
Ancho de carril	3,50	m	
Ancho de arcén	2,50	m	
Fls: ajuste ancho de carril y arcén	0,7		
Porcentaje de adelantamiento prohibido	0%		
Reparto por sentido	50/50		
fnp: ajuste por zonas sin adelantamiento	1		
Factor de usuario, fu	1		
Terreno	LLANO		
Coeficientes de equivalencia (Velocidad media)			
E_T	1,2		
E_R	1		
Factor de pesados, **fp** (Velocidad media)	**0,986**		
Número de carriles, N	2		
Velocidad libre básica, **BFFS**	60	Km/h	
Coeficientes de equivalencia (% demora)			
E_T	1,1		
E_R	1		
Factor de pesados, **fp** (% demora)	**0,993**		
Cálculo del nivel de servicio			
Cálculo de la velocidad media			
Ihp= IH/(FHP*Fp*fg)	**627**	vl/h	
Fg:ajuste por terreno	1		
Velocidad corregida, **FFS**			
FFS=BFFS-Fls-Fa	**59,3**	Km/h	
Puntos de acceso por km	0		
Fa: ajuste por puntos de acceso	0,0		
Velocidad media, **ATS**			
ATS=FFS-0,0125 Ihp-fnp	**50,5**	Km/h	
NS =	**E**		
Cálculo del pocentaje de demora			
Ihp= IH/(FHP*Fp*fg)	**622**	vl/h	
Fg:ajuste por terreno	1		
Porcentaje base de demora, **BTSF**			
BTSF= 100(1-e^-0,000879Ihp)	42,1	%	
Porcentaje de demora,**PTSF**			
PTSF=BPTSF+Fd/np	**42,1**	%	
Fd/np=	0		
NS =	**B**		
TIPO DE CARRETERA	**CLASE**	**II**	
NIVEL DE SERVICIO	**B**		

PROYECTO: ENLACE N-332 - POLIGONO BENIDORM - VIAL DISCOTECAS. ESCENARIO 0 SABADO

TRAMO: CV-70. BENIDORM CENTRO. SENTIDO BENIDORM

Año 2020
IMD Total =

Datos de entrada			
Intensidad horaria, **IH**	679	v/h	
% IMD			
Factor de hora punta, **FHP**	1		
%medio de pesados, P_T	7,0%		
Porcentaje de veh. de recreo, P_R	0,0%		
Ancho de carril	3,50	m	
Ancho de arcén	2,50	m	
Fls: ajuste ancho de carril y arcén	0,7		
Porcentaje de adelantamiento prohibido	0%		
Reparto por sentido	50/50		
fnp: ajuste por zonas sin adelantamiento	1		
Factor de usuario, fu	1		
Terreno	LLANO		
Coeficientes de equivalencia (Velocidad media)			
E_T	1,2		
E_R	1		
Factor de pesados, **fp** (Velocidad media)	**0,986**		
Número de carriles, N	2		
Velocidad libre básica, **BFFS**	60	Km/h	
Coeficientes de equivalencia (% demora)			
E_T	1,1		
E_R	1		
Factor de pesados, **fp** (% demora)	**0,993**		
Cálculo del nivel de servicio			
Cálculo de la velocidad media			
Ihp= IH/(FHP*Fp*fg)	**689**	vl/h	
Fg:ajuste por terreno	1		
Velocidad corregida, **FFS**			
FFS=BFFS-Fls-Fa	**59,3**	Km/h	
Puntos de acceso por km	0		
Fa: ajuste por puntos de acceso	0,0		
Velocidad media, **ATS**			
ATS=FFS-0,0125 Ihp-fnp	**49,7**	Km/h	
NS =	**E**		
Cálculo del pocentaje de demora			
Ihp= IH/(FHP*Fp*fg)	**684**	vl/h	
Fg:ajuste por terreno	1		
Porcentaje base de demora, **BTSF**			
BTSF= 100(1-e^-0,000879Ihp)	45,2	%	
Porcentaje de demora,**PTSF**			
PTSF=BPTSF+Fd/np	**45,2**	%	
Fd/np=	0		
NS =	**B**		
TIPO DE CARRETERA	**CLASE**	**II**	
NIVEL DE SERVICIO	**B**		

PROYECTO: ENLACE N-332 - POLIGONO BENIDORM - VIAL DISCOTECAS. ESCENARIO 0 SABADO

TRAMO: CV-70. BENIDORM CENTRO. SENTIDO LA NUCÍA

Año 2040
IMD Total =

Datos de entrada			
Intensidad horaria, **IH**	823	v/h	
% IMD			
Factor de hora punta, **FHP**	1		
%medio de pesados, P_T	7,0%		
Porcentaje de veh. de recreo, P_R	0,0%		
Ancho de carril	3,50	m	
Ancho de arcén	2,50	m	
Fls: ajuste ancho de carril y arcén	0,7		
Porcentaje de adelantamiento prohibido	0%		
Reparto por sentido	50/50		
fnp: ajuste por zonas sin adelantamiento	1		
Factor de usuario, fu	1		
Terreno	LLANO		
Coeficientes de equivalencia (Velocidad media)			
E_T	1,2		
E_R	1		
Factor de pesados, **fp** (Velocidad media)	**0,986**		
Número de carriles, N	2		
Velocidad libre básica, **BFFS**	60	Km/h	
Coeficientes de equivalencia (% demora)			
E_T	1,1		
E_R	1		
Factor de pesados, **fp** (% demora)	**0,993**		
Cálculo del nivel de servicio			
Cálculo de la velocidad media			
Ihp= IH/(FHP*Fp*fg)	**835**	vl/h	
Fg:ajuste por terreno	1		
Velocidad corregida, **FFS**			
FFS=BFFS-Fls-Fa	**59,3**	Km/h	
Puntos de acceso por km	0		
Fa: ajuste por puntos de acceso	0,0		
Velocidad media, **ATS**			
ATS=FFS-0,0125 Ihp-fnp	**47,9**	Km/h	
NS =	**E**		
Cálculo del pocentaje de demora			
Ihp= IH/(FHP*Fp*fg)	**829**	vl/h	
Fg:ajuste por terreno	1		
Porcentaje base de demora, **BTSF**			
BTSF= 100(1-e^-0,000879Ihp)	51,7	%	
Porcentaje de demora,**PTSF**			
PTSF=BPTSF+Fd/np	**51,7**	%	
Fd/np=	0		
NS =	**C**		
TIPO DE CARRETERA	**CLASE**	**II**	
NIVEL DE SERVICIO	**C**		

PROYECTO: ENLACE N-332 - POLIGONO BENIDORM - VIAL DISCOTECAS. ESCENARIO 0 SABADO

TRAMO: CV-70. BENIDORM CENTRO. SENTIDO BENIDORM

Año 2040
IMD Total =

Datos de entrada			
Intensidad horaria, **IH**	904	v/h	
% IMD			
Factor de hora punta, **FHP**	1		
%medio de pesados, P_T	7,0%		
Porcentaje de veh. de recreo, P_R	0,0%		
Ancho de carril	3,50	m	
Ancho de arcén	2,50	m	
Fls: ajuste ancho de carril y arcén	0,7		
Porcentaje de adelantamiento prohibido	0%		
Reparto por sentido	50/50		
fnp: ajuste por zonas sin adelantamiento	1		
Factor de usuario, fu	1		
Terreno	LLANO		
Coeficientes de equivalencia (Velocidad media)			
E_T	1,2		
E_R	1		
Factor de pesados, **fp** (Velocidad media)	**0,986**		
Número de carriles, N	2		
Velocidad libre básica, **BFFS**	60	Km/h	
Coeficientes de equivalencia (% demora)			
E_T	1,1		
E_R	1		
Factor de pesados, **fp** (% demora)	**0,993**		
Cálculo del nivel de servicio			
Cálculo de la velocidad media			
Ihp= IH/(FHP*Fp*fg)	**916**	vl/h	
Fg:ajuste por terreno	1		
Velocidad corregida, **FFS**			
FFS=BFFS-Fls-Fa	**59,3**	Km/h	
Puntos de acceso por km	0		
Fa: ajuste por puntos de acceso	0,0		
Velocidad media, **ATS**			
ATS=FFS-0,0125 Ihp-fnp	**46,8**	Km/h	
NS =	**E**		
Cálculo del pocentaje de demora			
Ihp= IH/(FHP*Fp*fg)	**910**	vl/h	
Fg:ajuste por terreno	1		
Porcentaje base de demora, **BTSF**			
BTSF= 100(1-e^-0,000879Ihp)	55,1	%	
Porcentaje de demora,**PTSF**			
PTSF=BPTSF+Fd/np	**55,1**	%	
Fd/np=	0		
NS =	**C**		
TIPO DE CARRETERA	**CLASE**	**II**	
NIVEL DE SERVICIO	**C**		

CÁLCULO DE NIVELES DE SERVICIO

PROYECTO: ENLACE N-332 - POLIGONO BENIDORM - VIAL DISCOTECAS. ESCENARIO 0 SABADO

TRAMO: CV-70. LA NUCÍA. SENTIDO LA NUCÍA

Año 2020
IMD Total =

Datos de entrada			
Intensidad horaria, **IH**	375	v/h	
% IMD			
Factor de hora punta, **FHP**	1		
%medio de pesados, P_T	7,0%		
Porcentaje de veh. de recreo, P_R	0,0%		
Ancho de carril	3,50	m	
Ancho de arcén	2,50	m	
Fls: ajuste ancho de carril y arcén	0,7		
Porcentaje de adelantamiento prohibido	0%		
Reparto por sentido	50/50		
fnp: ajuste por zonas sin adelantamiento	1		
Factor de usuario, fu	1		
Terreno	LLANO		
Coeficientes de equivalencia (Velocidad media)			
E_T	1,7		
E_R	1		
Factor de pesados, **fp** (Velocidad media)	**0,953**		
Número de carriles, N	2		
Velocidad libre básica, **BFFS**	60	Km/h	
Coeficientes de equivalencia (% demora)			
E_T	1,1		
E_R	1		
Factor de pesados, **fp** (% demora)	**0,993**		
Cálculo del nivel de servicio			
Cálculo de la velocidad media			
Ihp= IH/(FHP*Fp*fg)	**393**	vl/h	
Fg:ajuste por terreno	1		
Velocidad corregida, **FFS**			
FFS=BFFS-Fls-Fa	**59,3**	Km/h	
Puntos de acceso por km	0		
Fa: ajuste por puntos de acceso	0,0		
Velocidad media, **ATS**			
ATS=FFS-0,0125 Ihp-fnp	**53,4**	Km/h	
NS =	**E**		
Cálculo del pocentaje de demora			
Ihp= IH/(FHP*Fp*fg)	**378**	vl/h	
Fg:ajuste por terreno	1		
Porcentaje base de demora, **BTSF**			
BTSF= 100(1-e^-0,000879Ihp)	28,2	%	
Porcentaje de demora,**PTSF**			
PTSF=BPTSF+Fd/np	**28,2**	%	
Fd/np=	0		
NS =	**A**		
TIPO DE CARRETERA	**CLASE**	**II**	
NIVEL DE SERVICIO	**A**		

TRAMO: CV-70. LA NUCÍA. SENTIDO BENIDORM

Año 2020
IMD Total =

Datos de entrada			
Intensidad horaria, **IH**	503	v/h	
% IMD			
Factor de hora punta, **FHP**	1		
%medio de pesados, P_T	7,0%		
Porcentaje de veh. de recreo, P_R	0,0%		
Ancho de carril	3,50	m	
Ancho de arcén	2,50	m	
Fls: ajuste ancho de carril y arcén	0,7		
Porcentaje de adelantamiento prohibido	0%		
Reparto por sentido	50/50		
fnp: ajuste por zonas sin adelantamiento	1		
Factor de usuario, fu	1		
Terreno	LLANO		
Coeficientes de equivalencia (Velocidad media)			
E_T	1,7		
E_R	1		
Factor de pesados, **fp** (Velocidad media)	**0,953**		
Número de carriles, N	2		
Velocidad libre básica, **BFFS**	60	Km/h	
Coeficientes de equivalencia (% demora)			
E_T	1,1		
E_R	1		
Factor de pesados, **fp** (% demora)	**0,993**		
Cálculo del nivel de servicio			
Cálculo de la velocidad media			
Ihp= IH/(FHP*Fp*fg)	**527**	vl/h	
Fg:ajuste por terreno	1		
Velocidad corregida, **FFS**			
FFS=BFFS-Fls-Fa	**59,3**	Km/h	
Puntos de acceso por km	0		
Fa: ajuste por puntos de acceso	0,0		
Velocidad media, **ATS**			
ATS=FFS-0,0125 Ihp-fnp	**51,7**	Km/h	
NS =	**E**		
Cálculo del pocentaje de demora			
Ihp= IH/(FHP*Fp*fg)	**506**	vl/h	
Fg:ajuste por terreno	1		
Porcentaje base de demora, **BTSF**			
BTSF= 100(1-e^-0,000879Ihp)	35,9	%	
Porcentaje de demora,**PTSF**			
PTSF=BPTSF+Fd/np	**35,9**	%	
Fd/np=	0		
NS =	**B**		
TIPO DE CARRETERA	**CLASE**	**II**	
NIVEL DE SERVICIO	**B**		

PROYECTO: ENLACE N-332 - POLIGONO BENIDORM - VIAL DISCOTECAS. ESCENARIO 0 SABADO

TRAMO: CV-70. LA NUCÍA. SENTIDO LA NUCÍA

Año 2040
IMD Total =

Datos de entrada			
Intensidad horaria, **IH**	500	v/h	
% IMD			
Factor de hora punta, **FHP**	1		
%medio de pesados, P_T	7,0%		
Porcentaje de veh. de recreo, P_R	0,0%		
Ancho de carril	3,50	m	
Ancho de arcén	2,50	m	
Fls: ajuste ancho de carril y arcén	0,7		
Porcentaje de adelantamiento prohibido	0%		
Reparto por sentido	50/50		
fnp: ajuste por zonas sin adelantamiento	1		
Factor de usuario, fu	1		
Terreno	LLANO		
Coeficientes de equivalencia (Velocidad media)			
E_T	1,7		
E_R	1		
Factor de pesados, **fp** (Velocidad media)	**0,953**		
Número de carriles, N	2		
Velocidad libre básica, **BFFS**	60	Km/h	
Coeficientes de equivalencia (% demora)			
E_T	1,1		
E_R	1		
Factor de pesados, **fp** (% demora)	**0,993**		
Cálculo del nivel de servicio			
Cálculo de la velocidad media			
Ihp= IH/(FHP*Fp*fg)	**524**	vl/h	
Fg:ajuste por terreno	1		
Velocidad corregida, **FFS**			
FFS=BFFS-Fls-Fa	**59,3**	Km/h	
Puntos de acceso por km	0		
Fa: ajuste por puntos de acceso	0,0		
Velocidad media, **ATS**			
ATS=FFS-0,0125 Ihp-fnp	**51,8**	Km/h	
NS =	**E**		
Cálculo del pocentaje de demora			
Ihp= IH/(FHP*Fp*fg)	**503**	vl/h	
Fg:ajuste por terreno	1		
Porcentaje base de demora, **BTSF**			
BTSF= 100(1-e^-0,000879Ihp)	35,7	%	
Porcentaje de demora,**PTSF**			
PTSF=BPTSF+Fd/np	**35,7**	%	
Fd/np=	0		
NS =	**B**		
TIPO DE CARRETERA	**CLASE**	**II**	
NIVEL DE SERVICIO	**B**		

TRAMO: CV-70. LA NUCÍA. SENTIDO BENIDORM

Año 2040
IMD Total =

Datos de entrada			
Intensidad horaria, **IH**	669	v/h	
% IMD			
Factor de hora punta, **FHP**	1		
%medio de pesados, P_T	7,0%		
Porcentaje de veh. de recreo, P_R	0,0%		
Ancho de carril	3,50	m	
Ancho de arcén	2,50	m	
Fls: ajuste ancho de carril y arcén	0,7		
Porcentaje de adelantamiento prohibido	0%		
Reparto por sentido	50/50		
fnp: ajuste por zonas sin adelantamiento	1		
Factor de usuario, fu	1		
Terreno	LLANO		
Coeficientes de equivalencia (Velocidad media)			
E_T	1,2		
E_R	1		
Factor de pesados, **fp** (Velocidad media)	**0,986**		
Número de carriles, N	2		
Velocidad libre básica, **BFFS**	60	Km/h	
Coeficientes de equivalencia (% demora)			
E_T	1,1		
E_R	1		
Factor de pesados, **fp** (% demora)	**0,993**		
Cálculo del nivel de servicio			
Cálculo de la velocidad media			
Ihp= IH/(FHP*Fp*fg)	**678**	vl/h	
Fg:ajuste por terreno	1		
Velocidad corregida, **FFS**			
FFS=BFFS-Fls-Fa	**59,3**	Km/h	
Puntos de acceso por km	0		
Fa: ajuste por puntos de acceso	0,0		
Velocidad media, **ATS**			
ATS=FFS-0,0125 Ihp-fnp	**49,8**	Km/h	
NS =	**E**		
Cálculo del pocentaje de demora			
Ihp= IH/(FHP*Fp*fg)	**673**	vl/h	
Fg:ajuste por terreno	1		
Porcentaje base de demora, **BTSF**			
BTSF= 100(1-e^-0,000879Ihp)	44,7	%	
Porcentaje de demora,**PTSF**			
PTSF=BPTSF+Fd/np	**44,7**	%	
Fd/np=	0		
NS =	**B**		
TIPO DE CARRETERA	**CLASE**	**II**	
NIVEL DE SERVICIO	**B**		

CÁLCULO DE NIVELES DE SERVICIO

PROYECTO: ENLACE N-332 - POLIGONO BENIDORM - VIAL DISCOTECAS. ESCENARIO 0 SABADO

TRAMO: CV-753. BENIDORM PLAYA LEVANTE. SENTIDO AUTOPISTA

Año 2020
IMD Total =

Datos de entrada		
Intensidad horaria, **IH**	517	v/h
% IMD		
Factor de hora punta, **FHP**	1	
%medio de pesados, P_T	7,0%	
Porcentaje de veh. de recreo, P_R	0,0%	
Ancho de carril	3,50	m
Ancho de arcén	2,50	m
Fls: ajuste ancho de carril y arcén	0,7	
Porcentaje de adelantamiento prohibido	0%	
Reparto por sentido	50/50	
fnp: ajuste por zonas sin adelantamiento	1	
Factor de usuario, fu	1	
Terreno	LLANO	
Coeficientes de equivalencia (Velocidad media)		
E_T 1,7		
E_R 1		
Factor de pesados, **fp** (Velocidad media)	**0,953**	
Número de carriles, N	1	
Velocidad libre básica, **BFFS**	60	Km/h
Coeficientes de equivalencia (% demora)		
E_T 1,1		
E_R 1		
Factor de pesados, **fp** (% demora)	**0,993**	
Cálculo del nivel de servicio		
Cálculo de la velocidad media		
Ihp= IH/(FHP*Fp*fg)	**542**	vl/h
Fg:ajuste por terreno 1		
Velocidad corregida, **FFS**		
FFS=BFFS-Fls-Fa	**59,3**	Km/h
Puntos de acceso por km	0	
Fa: ajuste por puntos de acceso	0,0	
Velocidad media, **ATS**		
ATS=FFS-0,0125 Ihp-fnp	**51,5**	Km/h
NS =	**E**	
Cálculo del pocentaje de demora		
Ihp= IH/(FHP*Fp*fg)	**521**	vl/h
Fg:ajuste por terreno 1		
Porcentaje base de demora, **BTSF**		
BTSF= 100(1-e^-0,000879Ihp)	36,7	%
Porcentaje de demora,**PTSF**		
PTSF=BPTSF+Fd/np	**36,7**	%
Fd/np=	0	
NS =	**B**	
TIPO DE CARRETERA CLASE	II	
NIVEL DE SERVICIO	**B**	

PROYECTO: ENLACE N-332 - POLIGONO BENIDORM - VIAL DISCOTECAS. ESCENARIO 0 SABADO

TRAMO: CV-753. BENIDORM PLAYA LEVANTE. SENTIDO BENIDORM

Año 2020
IMD Total =

Datos de entrada		
Intensidad horaria, **IH**	890	v/h
% IMD		
Factor de hora punta, **FHP**	1	
%medio de pesados, P_T	7,0%	
Porcentaje de veh. de recreo, P_R	0,0%	
Ancho de carril	3,50	m
Ancho de arcén	2,50	m
Fls: ajuste ancho de carril y arcén	0,7	
Porcentaje de adelantamiento prohibido	0%	
Reparto por sentido	50/50	
fnp: ajuste por zonas sin adelantamiento	1	
Factor de usuario, fu	1	
Terreno	LLANO	
Coeficientes de equivalencia (Velocidad media)		
E_T 1,2		
E_R 1		
Factor de pesados, **fp** (Velocidad media)	**0,986**	
Número de carriles, N	1	
Velocidad libre básica, **BFFS**	60	Km/h
Coeficientes de equivalencia (% demora)		
E_T 1,1		
E_R 1		
Factor de pesados, **fp** (% demora)	**0,993**	
Cálculo del nivel de servicio		
Cálculo de la velocidad media		
Ihp= IH/(FHP*Fp*fg)	**902**	vl/h
Fg:ajuste por terreno 1		
Velocidad corregida, **FFS**		
FFS=BFFS-Fls-Fa	**59,3**	Km/h
Puntos de acceso por km	0	
Fa: ajuste por puntos de acceso	0,0	
Velocidad media, **ATS**		
ATS=FFS-0,0125 Ihp-fnp	**47,0**	Km/h
NS =	**E**	
Cálculo del pocentaje de demora		
Ihp= IH/(FHP*Fp*fg)	**896**	vl/h
Fg:ajuste por terreno 1		
Porcentaje base de demora, **BTSF**		
BTSF= 100(1-e^-0,000879Ihp)	54,5	%
Porcentaje de demora,**PTSF**		
PTSF=BPTSF+Fd/np	**54,5**	%
Fd/np=	0	
NS =	**C**	
TIPO DE CARRETERA CLASE	II	
NIVEL DE SERVICIO	**C**	

PROYECTO: ENLACE N-332 - POLIGONO BENIDORM - VIAL DISCOTECAS. ESCENARIO 0 SABADO

TRAMO: CV-753. BENIDORM PLAYA LEVANTE. SENTIDO AUTOPISTA

Año 2040
IMD Total =

Datos de entrada		
Intensidad horaria, **IH**	689	v/h
% IMD		
Factor de hora punta, **FHP**	1	
%medio de pesados, P_T	7,0%	
Porcentaje de veh. de recreo, P_R	0,0%	
Ancho de carril	3,50	m
Ancho de arcén	2,50	m
Fls: ajuste ancho de carril y arcén	0,7	
Porcentaje de adelantamiento prohibido	0%	
Reparto por sentido	50/50	
fnp: ajuste por zonas sin adelantamiento	1	
Factor de usuario, fu	1	
Terreno	LLANO	
Coeficientes de equivalencia (Velocidad media)		
E_T 1,2		
E_R 1		
Factor de pesados, **fp** (Velocidad media)	**0,986**	
Número de carriles, N	1	
Velocidad libre básica, **BFFS**	60	Km/h
Coeficientes de equivalencia (% demora)		
E_T 1,1		
E_R 1		
Factor de pesados, **fp** (% demora)	**0,993**	
Cálculo del nivel de servicio		
Cálculo de la velocidad media		
Ihp= IH/(FHP*Fp*fg)	**699**	vl/h
Fg:ajuste por terreno 1		
Velocidad corregida, **FFS**		
FFS=BFFS-Fls-Fa	**59,3**	Km/h
Puntos de acceso por km	0	
Fa: ajuste por puntos de acceso	0,0	
Velocidad media, **ATS**		
ATS=FFS-0,0125 Ihp-fnp	**49,6**	Km/h
NS =	**E**	
Cálculo del pocentaje de demora		
Ihp= IH/(FHP*Fp*fg)	**694**	vl/h
Fg:ajuste por terreno 1		
Porcentaje base de demora, **BTSF**		
BTSF= 100(1-e^-0,000879Ihp)	45,7	%
Porcentaje de demora,**PTSF**		
PTSF=BPTSF+Fd/np	**45,7**	%
Fd/np=	0	
NS =	**B**	
TIPO DE CARRETERA CLASE	II	
NIVEL DE SERVICIO	**B**	

PROYECTO: ENLACE N-332 - POLIGONO BENIDORM - VIAL DISCOTECAS. ESCENARIO 0 SABADO

TRAMO: CV-753. BENIDORM PLAYA LEVANTE. SENTIDO BENIDORM

Año 2040
IMD Total =

Datos de entrada		
Intensidad horaria, **IH**	1.184	v/h
% IMD		
Factor de hora punta, **FHP**	1	
%medio de pesados, P_T	7,0%	
Porcentaje de veh. de recreo, P_R	0,0%	
Ancho de carril	3,50	m
Ancho de arcén	2,50	m
Fls: ajuste ancho de carril y arcén	0,7	
Porcentaje de adelantamiento prohibido	0%	
Reparto por sentido	50/50	
fnp: ajuste por zonas sin adelantamiento	1	
Factor de usuario, fu	1	
Terreno	LLANO	
Coeficientes de equivalencia (Velocidad media)		
E_T 1,2		
E_R 1		
Factor de pesados, **fp** (Velocidad media)	**0,986**	
Número de carriles, N	1	
Velocidad libre básica, **BFFS**	60	Km/h
Coeficientes de equivalencia (% demora)		
E_T 1,1		
E_R 1		
Factor de pesados, **fp** (% demora)	**0,993**	
Cálculo del nivel de servicio		
Cálculo de la velocidad media		
Ihp= IH/(FHP*Fp*fg)	**1201**	vl/h
Fg:ajuste por terreno 1		
Velocidad corregida, **FFS**		
FFS=BFFS-Fls-Fa	**59,3**	Km/h
Puntos de acceso por km	0	
Fa: ajuste por puntos de acceso	0,0	
Velocidad media, **ATS**		
ATS=FFS-0,0125 Ihp-fnp	**43,3**	Km/h
NS =	**E**	
Cálculo del pocentaje de demora		
Ihp= IH/(FHP*Fp*fg)	**1192**	vl/h
Fg:ajuste por terreno 1		
Porcentaje base de demora, **BTSF**		
BTSF= 100(1-e^-0,000879Ihp)	64,9	%
Porcentaje de demora,**PTSF**		
PTSF=BPTSF+Fd/np	**64,9**	%
Fd/np=	0	
NS =	**C**	
TIPO DE CARRETERA CLASE	II	
NIVEL DE SERVICIO	**C**	

CÁLCULO DE NIVELES DE SERVICIO

PROYECTO: ENLACE N-332 - POLIGONO BENIDORM - VIAL DISCOTECAS. ESCENARIO 0 SABADO

TRAMO: CV-753. PEAJE. SENTIDO AUTOPISTA

Año 2020
IMD Total =

Datos de entrada			
Intensidad horaria, **IH**	609	v/h	
% IMD			
Factor de hora punta, **FHP**	1		
%medio de pesados, P_T	7,0%		
Porcentaje de veh. de recreo, P_R	0,0%		
Ancho de carril	3,50	m	
Ancho de arcén	2,50	m	
Fls: ajuste ancho de carril y arcén	0,7		
Porcentaje de adelantamiento prohibido	0%		
Reparto por sentido	50/50		
fnp: ajuste por zonas sin adelantamiento	1		
Factor de usuario, fu	1		
Terreno	LLANO		
Coeficientes de equivalencia (Velocidad media)			
E_T	1,2		
E_R	1		
Factor de pesados, **fp** (Velocidad media)	**0,986**		
Número de carriles, N	1		
Velocidad libre básica, **BFFS**	60	Km/h	
Coeficientes de equivalencia (% demora)			
E_T	1,1		
E_R	1		
Factor de pesados, **fp** (% demora)	**0,993**		
Cálculo del nivel de servicio			
Cálculo de la velocidad media			
Ihp= IH/(FHP*Fp*fg)	**618**	vl/h	
Fg:ajuste por terreno	1		
Velocidad corregida, **FFS**			
FFS=BFFS-Fls-Fa	**59,3**	Km/h	
Puntos de acceso por km	0		
Fa: ajuste por puntos de acceso	0,0		
Velocidad media, **ATS**			
ATS=FFS-0,0125 Ihp-fnp	**50,6**	Km/h	
NS =	**E**		
Cálculo del pocentaje de demora			
Ihp= IH/(FHP*Fp*fg)	**613**	vl/h	
Fg:ajuste por terreno	1		
Porcentaje base de demora, **BTSF**			
BTSF= 100(1-e^-0,000879Ihp)	41,7	%	
Porcentaje de demora,**PTSF**			
PTSF=BPTSF+Fd/np	**41,7**	%	
Fd/np=	0		
NS =	**B**		
TIPO DE CARRETERA	**CLASE**	**II**	
NIVEL DE SERVICIO	**B**		

TRAMO: CV-753. PEAJE. SENTIDO BENIDORM

Año 2020
IMD Total =

Datos de entrada			
Intensidad horaria, **IH**	552	v/h	
% IMD			
Factor de hora punta, **FHP**	1		
%medio de pesados, P_T	7,0%		
Porcentaje de veh. de recreo, P_R	0,0%		
Ancho de carril	3,50	m	
Ancho de arcén	2,50	m	
Fls: ajuste ancho de carril y arcén	0,7		
Porcentaje de adelantamiento prohibido	0%		
Reparto por sentido	50/50		
fnp: ajuste por zonas sin adelantamiento	1		
Factor de usuario, fu	1		
Terreno	LLANO		
Coeficientes de equivalencia (Velocidad media)			
E_T	1,7		
E_R	1		
Factor de pesados, **fp** (Velocidad media)	**0,953**		
Número de carriles, N	1		
Velocidad libre básica, **BFFS**	60	Km/h	
Coeficientes de equivalencia (% demora)			
E_T	1,1		
E_R	1		
Factor de pesados, **fp** (% demora)	**0,993**		
Cálculo del nivel de servicio			
Cálculo de la velocidad media			
Ihp= IH/(FHP*Fp*fg)	**579**	vl/h	
Fg:ajuste por terreno	1		
Velocidad corregida, **FFS**			
FFS=BFFS-Fls-Fa	**59,3**	Km/h	
Puntos de acceso por km	0		
Fa: ajuste por puntos de acceso	0,0		
Velocidad media, **ATS**			
ATS=FFS-0,0125 Ihp-fnp	**51,1**	Km/h	
NS =	**E**		
Cálculo del pocentaje de demora			
Ihp= IH/(FHP*Fp*fg)	**556**	vl/h	
Fg:ajuste por terreno	1		
Porcentaje base de demora, **BTSF**			
BTSF= 100(1-e^-0,000879Ihp)	38,7	%	
Porcentaje de demora,**PTSF**			
PTSF=BPTSF+Fd/np	**38,7**	%	
Fd/np=	0		
NS =	**B**		
TIPO DE CARRETERA	**CLASE**	**II**	
NIVEL DE SERVICIO	**B**		

PROYECTO: ENLACE N-332 - POLIGONO BENIDORM - VIAL DISCOTECAS. ESCENARIO 0 SABADO

TRAMO: CV-753. PEAJE. SENTIDO AUTOPISTA

Año 2040
IMD Total =

Datos de entrada			
Intensidad horaria, **IH**	812	v/h	
% IMD			
Factor de hora punta, **FHP**	1		
%medio de pesados, P_T	7,0%		
Porcentaje de veh. de recreo, P_R	0,0%		
Ancho de carril	3,50	m	
Ancho de arcén	2,50	m	
Fls: ajuste ancho de carril y arcén	0,7		
Porcentaje de adelantamiento prohibido	0%		
Reparto por sentido	50/50		
fnp: ajuste por zonas sin adelantamiento	1		
Factor de usuario, fu	1		
Terreno	LLANO		
Coeficientes de equivalencia (Velocidad media)			
E_T	1,2		
E_R	1		
Factor de pesados, **fp** (Velocidad media)	**0,986**		
Número de carriles, N	1		
Velocidad libre básica, **BFFS**	60	Km/h	
Coeficientes de equivalencia (% demora)			
E_T	1,1		
E_R	1		
Factor de pesados, **fp** (% demora)	**0,993**		
Cálculo del nivel de servicio			
Cálculo de la velocidad media			
Ihp= IH/(FHP*Fp*fg)	**823**	vl/h	
Fg:ajuste por terreno	1		
Velocidad corregida, **FFS**			
FFS=BFFS-Fls-Fa	**59,3**	Km/h	
Puntos de acceso por km	0		
Fa: ajuste por puntos de acceso	0,0		
Velocidad media, **ATS**			
ATS=FFS-0,0125 Ihp-fnp	**48,0**	Km/h	
NS =	**E**		
Cálculo del pocentaje de demora			
Ihp= IH/(FHP*Fp*fg)	**818**	vl/h	
Fg:ajuste por terreno	1		
Porcentaje base de demora, **BTSF**			
BTSF= 100(1-e^-0,000879Ihp)	51,3	%	
Porcentaje de demora,**PTSF**			
PTSF=BPTSF+Fd/np	**51,3**	%	
Fd/np=	0		
NS =	**C**		
TIPO DE CARRETERA	**CLASE**	**II**	
NIVEL DE SERVICIO	**C**		

TRAMO: CV-753. PEAJE. SENTIDO BENIDORM

Año 2040
IMD Total =

Datos de entrada			
Intensidad horaria, **IH**	735	v/h	
% IMD			
Factor de hora punta, **FHP**	1		
%medio de pesados, P_T	7,0%		
Porcentaje de veh. de recreo, P_R	0,0%		
Ancho de carril	3,50	m	
Ancho de arcén	2,50	m	
Fls: ajuste ancho de carril y arcén	0,7		
Porcentaje de adelantamiento prohibido	0%		
Reparto por sentido	50/50		
fnp: ajuste por zonas sin adelantamiento	1		
Factor de usuario, fu	1		
Terreno	LLANO		
Coeficientes de equivalencia (Velocidad media)			
E_T	1,2		
E_R	1		
Factor de pesados, **fp** (Velocidad media)	**0,986**		
Número de carriles, N	1		
Velocidad libre básica, **BFFS**	60	Km/h	
Coeficientes de equivalencia (% demora)			
E_T	1,1		
E_R	1		
Factor de pesados, **fp** (% demora)	**0,993**		
Cálculo del nivel de servicio			
Cálculo de la velocidad media			
Ihp= IH/(FHP*Fp*fg)	**745**	vl/h	
Fg:ajuste por terreno	1		
Velocidad corregida, **FFS**			
FFS=BFFS-Fls-Fa	**59,3**	Km/h	
Puntos de acceso por km	0		
Fa: ajuste por puntos de acceso	0,0		
Velocidad media, **ATS**			
ATS=FFS-0,0125 Ihp-fnp	**49,0**	Km/h	
NS =	**E**		
Cálculo del pocentaje de demora			
Ihp= IH/(FHP*Fp*fg)	**740**	vl/h	
Fg:ajuste por terreno	1		
Porcentaje base de demora, **BTSF**			
BTSF= 100(1-e^-0,000879Ihp)	47,8	%	
Porcentaje de demora,**PTSF**			
PTSF=BPTSF+Fd/np	**47,8**	%	
Fd/np=	0		
NS =	**B**		
TIPO DE CARRETERA	**CLASE**	**II**	
NIVEL DE SERVICIO	**B**		

CÁLCULO DE NIVELES DE SERVICIO

PROYECTO: ENLACE N-332 - POLIGONO BENIDORM - VIAL DISCOTECAS. ESCENARIO 0 SABADO

TRAMO: N332-ESTE SENTIDO ALICANTE

Año 2020
IMD Total =

Datos de entrada			
Intensidad horaria, **IH**	1.641	v/h	
% IMD			
Factor de hora punta, **FHP**	1		
%medio de pesados, P_T	7,0%		
Porcentaje de veh. de recreo, P_R	0,0%		
Ancho de carril	3,50	m	
Ancho de arcén	2,50	m	
Fls: ajuste ancho de carril y arcén	0,7		
Porcentaje de adelantamiento prohibido	0%		
Reparto por sentido	50/50		
fnp: ajuste por zonas sin adelantamiento	1		
Factor de usuario, fu	1		
Terreno	LLANO		
Coeficientes de equivalencia (Velocidad media)			
E_T	1,1		
E_R	1		
Factor de pesados, **fp** (Velocidad media)	**0,993**		
Número de carriles, N	1		
Velocidad libre básica, **BFFS**	100	Km/h	
Coeficientes de equivalencia (% demora)			
E_T	1		
E_R	1		
Factor de pesados, **fp** (% demora)	**1,000**		
Cálculo del nivel de servicio			
Cálculo de la velocidad media			
Ihp= IH/(FHP*Fp*fg)	**1652**	vl/h	
Fg:ajuste por terreno	1		
Velocidad corregida, **FFS**			
FFS=BFFS-Fls-Fa	**99,3**	Km/h	
Puntos de acceso por km	0		
Fa: ajuste por puntos de acceso	0,0		
Velocidad media, **ATS**			
ATS=FFS-0,0125 Ihp-fnp	**77,6**	Km/h	
NS =	**C**		
Cálculo del pocentaje de demora			
Ihp= IH/(FHP*Fp*fg)	**1641**	vl/h	
Fg:ajuste por terreno	1		
Porcentaje base de demora, **BTSF**			
BTSF= 100(1-e^-0,000879Ihp)	76,4	%	
Porcentaje de demora,**PTSF**			
PTSF=BPTSF+Fd/np	**76,4**	%	
Fd/np=	0		
NS =	**D**		
TIPO DE CARRETERA	**CLASE**	**I**	
NIVEL DE SERVICIO	**D**		

TRAMO: N332-ESTE SENTIDO ALTEA

Año 2020
IMD Total =

Datos de entrada			
Intensidad horaria, **IH**	1.781	v/h	
% IMD			
Factor de hora punta, **FHP**	1		
%medio de pesados, P_T	7,0%		
Porcentaje de veh. de recreo, P_R	0,0%		
Ancho de carril	3,50	m	
Ancho de arcén	2,50	m	
Fls: ajuste ancho de carril y arcén	0,7		
Porcentaje de adelantamiento prohibido	40%		
Reparto por sentido	50/50		
fnp: ajuste por zonas sin adelantamiento	1,4		
Factor de usuario, fu	1		
Terreno	LLANO		
Coeficientes de equivalencia (Velocidad media)			
E_T	1,1		
E_R	1		
Factor de pesados, **fp** (Velocidad media)	**0,993**		
Número de carriles, N	1		
Velocidad libre básica, **BFFS**	100	Km/h	
Coeficientes de equivalencia (% demora)			
E_T	1		
E_R	1		
Factor de pesados, **fp** (% demora)	**1,000**		
Cálculo del nivel de servicio			
Cálculo de la velocidad media			
Ihp= IH/(FHP*Fp*fg)	**1793**	vl/h	
Fg:ajuste por terreno	1		
Velocidad corregida, **FFS**			
FFS=BFFS-Fls-Fa	**99,3**	Km/h	
Puntos de acceso por km	0		
Fa: ajuste por puntos de acceso	0,0		
Velocidad media, **ATS**			
ATS=FFS-0,0125 Ihp-fnp	**75,5**	Km/h	
NS =	**C**		
Cálculo del pocentaje de demora			
Ihp= IH/(FHP*Fp*fg)	**1781**	vl/h	
Fg:ajuste por terreno	1		
Porcentaje base de demora, **BTSF**			
BTSF= 100(1-e^-0,000879Ihp)	79,1	%	
Porcentaje de demora,**PTSF**			
PTSF=BPTSF+Fd/np	**79,1**	%	
Fd/np=	0		
NS =	**D**		
TIPO DE CARRETERA	**CLASE**	**I**	
NIVEL DE SERVICIO	**D**		

PROYECTO: ENLACE N-332 - POLIGONO BENIDORM - VIAL DISCOTECAS. ESCENARIO 0 SABADO

TRAMO: N332-ESTE SENTIDO ALICANTE

Año 2040
IMD Total =

Datos de entrada			
Intensidad horaria, **IH**	2.185	v/h	
% IMD			
Factor de hora punta, **FHP**	1		
%medio de pesados, P_T	7,0%		
Porcentaje de veh. de recreo, P_R	0,0%		
Ancho de carril	3,50	m	
Ancho de arcén	2,50	m	
Fls: ajuste ancho de carril y arcén	0,7		
Porcentaje de adelantamiento prohibido	0%		
Reparto por sentido	50/50		
fnp: ajuste por zonas sin adelantamiento	1		
Factor de usuario, fu	1		
Terreno	LLANO		
Coeficientes de equivalencia (Velocidad media)			
E_T	1,1		
E_R	1		
Factor de pesados, **fp** (Velocidad media)	**0,993**		
Número de carriles, N	1		
Velocidad libre básica, **BFFS**	100	Km/h	
Coeficientes de equivalencia (% demora)			
E_T	1		
E_R	1		
Factor de pesados, **fp** (% demora)	**1,000**		
Cálculo del nivel de servicio			
Cálculo de la velocidad media			
Ihp= IH/(FHP*Fp*fg)	**2200**	vl/h	
Fg:ajuste por terreno	1		
Velocidad corregida, **FFS**			
FFS=BFFS-Fls-Fa	**99,3**	Km/h	
Puntos de acceso por km	0		
Fa: ajuste por puntos de acceso	0,0		
Velocidad media, **ATS**			
ATS=FFS-0,0125 Ihp-fnp	**70,8**	Km/h	
NS =	**C**		
Cálculo del pocentaje de demora			
Ihp= IH/(FHP*Fp*fg)	**2185**	vl/h	
Fg:ajuste por terreno	1		
Porcentaje base de demora, **BTSF**			
BTSF= 100(1-e^-0,000879Ihp)	85,3	%	
Porcentaje de demora,**PTSF**			
PTSF=BPTSF+Fd/np	**85,3**	%	
Fd/np=	0		
NS =	**E**		
TIPO DE CARRETERA	**CLASE**	**I**	
NIVEL DE SERVICIO	**E**		

TRAMO: N332-ESTE SENTIDO ALTEA

Año 2040
IMD Total =

Datos de entrada			
Intensidad horaria, **IH**	2.371	v/h	
% IMD			
Factor de hora punta, **FHP**	1		
%medio de pesados, P_T	7,0%		
Porcentaje de veh. de recreo, P_R	0,0%		
Ancho de carril	3,50	m	
Ancho de arcén	2,50	m	
Fls: ajuste ancho de carril y arcén	0,7		
Porcentaje de adelantamiento prohibido	40%		
Reparto por sentido	50/50		
fnp: ajuste por zonas sin adelantamiento	1,4		
Factor de usuario, fu	1		
Terreno	LLANO		
Coeficientes de equivalencia (Velocidad media)			
E_T	1,1		
E_R	1		
Factor de pesados, **fp** (Velocidad media)	**0,993**		
Número de carriles, N	1		
Velocidad libre básica, **BFFS**	100	Km/h	
Coeficientes de equivalencia (% demora)			
E_T	1		
E_R	1		
Factor de pesados, **fp** (% demora)	**1,000**		
Cálculo del nivel de servicio			
Cálculo de la velocidad media			
Ihp= IH/(FHP*Fp*fg)	**2388**	vl/h	
Fg:ajuste por terreno	1		
Velocidad corregida, **FFS**			
FFS=BFFS-Fls-Fa	**99,3**	Km/h	
Puntos de acceso por km	0		
Fa: ajuste por puntos de acceso	0,0		
Velocidad media, **ATS**			
ATS=FFS-0,0125 Ihp-fnp	**68,1**	Km/h	
NS =	**D**		
Cálculo del pocentaje de demora			
Ihp= IH/(FHP*Fp*fg)	**2371**	vl/h	
Fg:ajuste por terreno	1		
Porcentaje base de demora, **BTSF**			
BTSF= 100(1-e^-0,000879Ihp)	87,6	%	
Porcentaje de demora,**PTSF**			
PTSF=BPTSF+Fd/np	**87,6**	%	
Fd/np=	0		
NS =	**E**		
TIPO DE CARRETERA	**CLASE**	**I**	
NIVEL DE SERVICIO	**E**		

CÁLCULO DE NIVELES DE SERVICIO

PROYECTO: ENLACE N-332 - POLIGONO BENIDORM - VIAL DISCOTECAS. ESCENARIO 0 SABADO

TRAMO: ACCESO POLÍGONO OESTE SALIDA

Año 2020
IMD Total =

Datos de entrada			
Intensidad horaria, **IH**	2.980	v/h	
% IMD			
Factor de hora punta, **FHP**	1		
%medio de pesados, P_T	7,0%		
Porcentaje de veh. de recreo, P_R	0,0%		
Ancho de carril	3,50	m	
Ancho de arcén	2,50	m	
Fls: ajuste ancho de carril y arcén	0,7		
Porcentaje de adelantamiento prohibido	0%		
Reparto por sentido	50/50		
fnp: ajuste por zonas sin adelantamiento	1		
Factor de usuario, fu	1		
Terreno	LLANO		
Coeficientes de equivalencia (Velocidad media)			
E_T	1,1		
E_R	1		
Factor de pesados, **fp** (Velocidad media)	**0,993**		
Número de carriles, N	2		
Velocidad libre básica, **BFFS**	40	Km/h	
Coeficientes de equivalencia (% demora)			
E_T	1		
E_R	1		
Factor de pesados, **fp** (% demora)	**1,000**		
Cálculo del nivel de servicio			
Cálculo de la velocidad media			
Ihp= IH/(FHP*Fp*fg)	**3001**	vl/h	
Fg:ajuste por terreno	1		
Velocidad corregida, **FFS**			
FFS=BFFS-Fls-Fa	**39,3**	Km/h	
Puntos de acceso por km	0		
Fa: ajuste por puntos de acceso	0,0		
Velocidad media, **ATS**			
ATS=FFS-0,0125 Ihp-fnp	**0,8**	Km/h	
NS =	**E**		
Cálculo del pocentaje de demora			
Ihp= IH/(FHP*Fp*fg)	**2980**	vl/h	
Fg:ajuste por terreno	1		
Porcentaje base de demora, **BTSF**			
BTSF= 100(1-e^-0,000879Ihp)	92,7	%	
Porcentaje de demora,**PTSF**			
PTSF=BPTSF+Fd/np	**92,7**	%	
Fd/np=	0		
NS =	**E**		
TIPO DE CARRETERA	**CLASE**	**II**	
NIVEL DE SERVICIO	**E**		

TRAMO: ACCESO POLÍGONO OESTE ENTRADA

Año 2020
IMD Total =

Datos de entrada			
Intensidad horaria, **IH**	2.689	v/h	
% IMD			
Factor de hora punta, **FHP**	1		
%medio de pesados, P_T	7,0%		
Porcentaje de veh. de recreo, P_R	0,0%		
Ancho de carril	3,50	m	
Ancho de arcén	2,50	m	
Fls: ajuste ancho de carril y arcén	0,7		
Porcentaje de adelantamiento prohibido	0%		
Reparto por sentido	50/50		
fnp: ajuste por zonas sin adelantamiento	1		
Factor de usuario, fu	1		
Terreno	LLANO		
Coeficientes de equivalencia (Velocidad media)			
E_T	1,1		
E_R	1		
Factor de pesados, **fp** (Velocidad media)	**0,993**		
Número de carriles, N	2		
Velocidad libre básica, **BFFS**	40	Km/h	
Coeficientes de equivalencia (% demora)			
E_T	1		
E_R	1		
Factor de pesados, **fp** (% demora)	**1,000**		
Cálculo del nivel de servicio			
Cálculo de la velocidad media			
Ihp= IH/(FHP*Fp*fg)	**2708**	vl/h	
Fg:ajuste por terreno	1		
Velocidad corregida, **FFS**			
FFS=BFFS-Fls-Fa	**39,3**	Km/h	
Puntos de acceso por km	0		
Fa: ajuste por puntos de acceso	0,0		
Velocidad media, **ATS**			
ATS=FFS-0,0125 Ihp-fnp	**4,5**	Km/h	
NS =	**E**		
Cálculo del pocentaje de demora			
Ihp= IH/(FHP*Fp*fg)	**2689**	vl/h	
Fg:ajuste por terreno	1		
Porcentaje base de demora, **BTSF**			
BTSF= 100(1-e^-0,000879Ihp)	90,6	%	
Porcentaje de demora,**PTSF**			
PTSF=BPTSF+Fd/np	**90,6**	%	
Fd/np=	0		
NS =	**E**		
TIPO DE CARRETERA	**CLASE**	**II**	
NIVEL DE SERVICIO	**E**		

PROYECTO: ENLACE N-332 - POLIGONO BENIDORM - VIAL DISCOTECAS.ESCENARIO 0 SABADO

TRAMO: ACCESO POLÍGONO OESTE SALIDA

Año 2040
IMD Total =

Datos de entrada			
Intensidad horaria, **IH**	3.966	v/h	
% IMD			
Factor de hora punta, **FHP**	1		
%medio de pesados, P_T	7,0%		
Porcentaje de veh. de recreo, P_R	0,0%		
Ancho de carril	3,50	m	
Ancho de arcén	2,50	m	
Fls: ajuste ancho de carril y arcén	0,7		
Porcentaje de adelantamiento prohibido	0%		
Reparto por sentido	50/50		
fnp: ajuste por zonas sin adelantamiento	1		
Factor de usuario, fu	1		
Terreno	LLANO		
Coeficientes de equivalencia (Velocidad media)			
E_T	1,1		
E_R	1		
Factor de pesados, **fp** (Velocidad media)	**0,993**		
Número de carriles, N	2		
Velocidad libre básica, **BFFS**	40	Km/h	
Coeficientes de equivalencia (% demora)			
E_T	1		
E_R	1		
Factor de pesados, **fp** (% demora)	**1,000**		
Cálculo del nivel de servicio			
Cálculo de la velocidad media			
Ihp= IH/(FHP*Fp*fg)	**3994**	vl/h	
Fg:ajuste por terreno	1		
Velocidad corregida, **FFS**			
FFS=BFFS-Fls-Fa	**39,3**	Km/h	
Puntos de acceso por km	0		
Fa: ajuste por puntos de acceso	0,0		
Velocidad media, **ATS**			
ATS=FFS-0,0125 Ihp-fnp	**-11,6**	Km/h	
NS =	**E**		
Cálculo del pocentaje de demora			
Ihp= IH/(FHP*Fp*fg)	**3966**	vl/h	
Fg:ajuste por terreno	1		
Porcentaje base de demora, **BTSF**			
BTSF= 100(1-e^-0,000879Ihp)	96,9	%	
Porcentaje de demora,**PTSF**			
PTSF=BPTSF+Fd/np	**96,9**	%	
Fd/np=	0		
NS =	**E**		
TIPO DE CARRETERA	**CLASE**	**II**	
NIVEL DE SERVICIO	**E**		

TRAMO: ACCESO POLÍGONO OESTE ENTRADA

Año 2040
IMD Total =

Datos de entrada			
Intensidad horaria, **IH**	3.580	v/h	
% IMD			
Factor de hora punta, **FHP**	1		
%medio de pesados, P_T	7,0%		
Porcentaje de veh. de recreo, P_R	0,0%		
Ancho de carril	3,50	m	
Ancho de arcén	2,50	m	
Fls: ajuste ancho de carril y arcén	0,7		
Porcentaje de adelantamiento prohibido	0%		
Reparto por sentido	50/50		
fnp: ajuste por zonas sin adelantamiento	1		
Factor de usuario, fu	1		
Terreno	LLANO		
Coeficientes de equivalencia (Velocidad media)			
E_T	1,1		
E_R	1		
Factor de pesados, **fp** (Velocidad media)	**0,993**		
Número de carriles, N	2		
Velocidad libre básica, **BFFS**	40	Km/h	
Coeficientes de equivalencia (% demora)			
E_T	1		
E_R	1		
Factor de pesados, **fp** (% demora)	**1,000**		
Cálculo del nivel de servicio			
Cálculo de la velocidad media			
Ihp= IH/(FHP*Fp*fg)	**3605**	vl/h	
Fg:ajuste por terreno	1		
Velocidad corregida, **FFS**			
FFS=BFFS-Fls-Fa	**39,3**	Km/h	
Puntos de acceso por km	0		
Fa: ajuste por puntos de acceso	0,0		
Velocidad media, **ATS**			
ATS=FFS-0,0125 Ihp-fnp	**-6,8**	Km/h	
NS =	**E**		
Cálculo del pocentaje de demora			
Ihp= IH/(FHP*Fp*fg)	**3580**	vl/h	
Fg:ajuste por terreno	1		
Porcentaje base de demora, **BTSF**			
BTSF= 100(1-e^-0,000879Ihp)	95,7	%	
Porcentaje de demora,**PTSF**			
PTSF=BPTSF+Fd/np	**95,7**	%	
Fd/np=	0		
NS =	**E**		
TIPO DE CARRETERA	**CLASE**	**II**	
NIVEL DE SERVICIO	**E**		

CÁLCULO DE NIVELES DE SERVICIO

PROYECTO: ENLACE N-332 - POLIGONO BENIDORM - VIAL DISCOTECAS. ESCENARIO 0 SABADO

TRAMO: RAMAL SALIDA N-332 HACIA CV-70 DESDE EL ESTE

Año 2020
IMD Total =

Datos de entrada			
Intensidad horaria, **IH**	1.243	v/h	
% IMD			
Factor de hora punta, **FHP**	1		
%medio de pesados, P_T	7,0%		
Porcentaje de veh. de recreo, P_R	0,0%		
Ancho de carril	3,50	m	
Ancho de arcén	2,50	m	
Fls: ajuste ancho de carril y arcén	0,7		
Porcentaje de adelantamiento prohibido	0%		
Reparto por sentido	50/50		
fnp: ajuste por zonas sin adelantamiento	1		
Factor de usuario, fu	1		
Terreno	LLANO		
Coeficientes de equivalencia (Velocidad media)			
E_T	1,1		
E_R	1		
Factor de pesados, **fp** (Velocidad media)	**0,993**		
Número de carriles, N	1		
Velocidad libre básica, **BFFS**	30	Km/h	
Coeficientes de equivalencia (% demora)			
E_T	1		
E_R	1		
Factor de pesados, **fp** (% demora)	**1,000**		
Cálculo del nivel de servicio			
Cálculo de la velocidad media			
Ihp= IH/(FHP*Fp*fg)	**1252**	vl/h	
Fg:ajuste por terreno	1		
Velocidad corregida, **FFS**			
FFS=BFFS-Fls-Fa	**29,3**	Km/h	
Puntos de acceso por km	0		
Fa: ajuste por puntos de acceso	0,0		
Velocidad media, **ATS**			
ATS=FFS-0,0125 Ihp-fnp	**12,7**	Km/h	
NS =	**E**		
Cálculo del pocentaje de demora			
Ihp= IH/(FHP*Fp*fg)	**1243**	vl/h	
Fg:ajuste por terreno	1		
Porcentaje base de demora, **BTSF**			
BTSF= 100(1-e^-0,000879Ihp)	66,5	%	
Porcentaje de demora,**PTSF**			
PTSF=BPTSF+Fd/np	**66,5**	%	
Fd/np=	0		
NS =	**D**		
TIPO DE CARRETERA	**CLASE**	**II**	
NIVEL DE SERVICIO	**D**		

TRAMO: RAMAL SALIDA N-332 HACIA CV-70 DESDE EL OESTE

Año 2020
IMD Total =

Datos de entrada			
Intensidad horaria, **IH**	789	v/h	
% IMD			
Factor de hora punta, **FHP**	1		
%medio de pesados, P_T	7,0%		
Porcentaje de veh. de recreo, P_R	0,0%		
Ancho de carril	3,50	m	
Ancho de arcén	2,50	m	
Fls: ajuste ancho de carril y arcén	0,7		
Porcentaje de adelantamiento prohibido	0%		
Reparto por sentido	50/50		
fnp: ajuste por zonas sin adelantamiento	1		
Factor de usuario, fu	1		
Terreno	LLANO		
Coeficientes de equivalencia (Velocidad media)			
E_T	1,2		
E_R	1		
Factor de pesados, **fp** (Velocidad media)	**0,986**		
Número de carriles, N	1		
Velocidad libre básica, **BFFS**	30	Km/h	
Coeficientes de equivalencia (% demora)			
E_T	1,1		
E_R	1		
Factor de pesados, **fp** (% demora)	**0,993**		
Cálculo del nivel de servicio			
Cálculo de la velocidad media			
Ihp= IH/(FHP*Fp*fg)	**800**	vl/h	
Fg:ajuste por terreno	1		
Velocidad corregida, **FFS**			
FFS=BFFS-Fls-Fa	**29,3**	Km/h	
Puntos de acceso por km	0		
Fa: ajuste por puntos de acceso	0,0		
Velocidad media, **ATS**			
ATS=FFS-0,0125 Ihp-fnp	**18,3**	Km/h	
NS =	**E**		
Cálculo del pocentaje de demora			
Ihp= IH/(FHP*Fp*fg)	**795**	vl/h	
Fg:ajuste por terreno	1		
Porcentaje base de demora, **BTSF**			
BTSF= 100(1-e^-0,000879Ihp)	50,3	%	
Porcentaje de demora,**PTSF**			
PTSF=BPTSF+Fd/np	**50,3**	%	
Fd/np=	0		
NS =	**C**		
TIPO DE CARRETERA	**CLASE**	**II**	
NIVEL DE SERVICIO	**C**		

PROYECTO: ENLACE N-332 - POLIGONO BENIDORM - VIAL DISCOTECAS. ESCENARIO 0 SABADO

TRAMO: RAMAL SALIDA N-332 HACIA CV-70 DESDE EL ESTE

Año 2040
IMD Total =

Datos de entrada			
Intensidad horaria, **IH**	1.655	v/h	
% IMD			
Factor de hora punta, **FHP**	1		
%medio de pesados, P_T	7,0%		
Porcentaje de veh. de recreo, P_R	0,0%		
Ancho de carril	3,50	m	
Ancho de arcén	2,50	m	
Fls: ajuste ancho de carril y arcén	0,7		
Porcentaje de adelantamiento prohibido	0%		
Reparto por sentido	50/50		
fnp: ajuste por zonas sin adelantamiento	1		
Factor de usuario, fu	1		
Terreno	LLANO		
Coeficientes de equivalencia (Velocidad media)			
E_T	1,1		
E_R	1		
Factor de pesados, **fp** (Velocidad media)	**0,993**		
Número de carriles, N	1		
Velocidad libre básica, **BFFS**	30	Km/h	
Coeficientes de equivalencia (% demora)			
E_T	1		
E_R	1		
Factor de pesados, **fp** (% demora)	**1,000**		
Cálculo del nivel de servicio			
Cálculo de la velocidad media			
Ihp= IH/(FHP*Fp*fg)	**1667**	vl/h	
Fg:ajuste por terreno	1		
Velocidad corregida, **FFS**			
FFS=BFFS-Fls-Fa	**29,3**	Km/h	
Puntos de acceso por km	0		
Fa: ajuste por puntos de acceso	0,0		
Velocidad media, **ATS**			
ATS=FFS-0,0125 Ihp-fnp	**7,5**	Km/h	
NS =	**E**		
Cálculo del pocentaje de demora			
Ihp= IH/(FHP*Fp*fg)	**1655**	vl/h	
Fg:ajuste por terreno	1		
Porcentaje base de demora, **BTSF**			
BTSF= 100(1-e^-0,000879Ihp)	76,7	%	
Porcentaje de demora,**PTSF**			
PTSF=BPTSF+Fd/np	**76,7**	%	
Fd/np=	0		
NS =	**D**		
TIPO DE CARRETERA	**CLASE**	**II**	
NIVEL DE SERVICIO	**D**		

TRAMO: RAMAL SALIDA N-332 HACIA CV-70 DESDE EL OESTE

Año 2040
IMD Total =

Datos de entrada			
Intensidad horaria, **IH**	1.050	v/h	
% IMD			
Factor de hora punta, **FHP**	1		
%medio de pesados, P_T	7,0%		
Porcentaje de veh. de recreo, P_R	0,0%		
Ancho de carril	3,50	m	
Ancho de arcén	2,50	m	
Fls: ajuste ancho de carril y arcén	0,7		
Porcentaje de adelantamiento prohibido	0%		
Reparto por sentido	50/50		
fnp: ajuste por zonas sin adelantamiento	1		
Factor de usuario, fu	1		
Terreno	LLANO		
Coeficientes de equivalencia (Velocidad media)			
E_T	1,2		
E_R	1		
Factor de pesados, **fp** (Velocidad media)	**0,986**		
Número de carriles, N	1		
Velocidad libre básica, **BFFS**	30	Km/h	
Coeficientes de equivalencia (% demora)			
E_T	1,1		
E_R	1		
Factor de pesados, **fp** (% demora)	**0,993**		
Cálculo del nivel de servicio			
Cálculo de la velocidad media			
Ihp= IH/(FHP*Fp*fg)	**1065**	vl/h	
Fg:ajuste por terreno	1		
Velocidad corregida, **FFS**			
FFS=BFFS-Fls-Fa	**29,3**	Km/h	
Puntos de acceso por km	0		
Fa: ajuste por puntos de acceso	0,0		
Velocidad media, **ATS**			
ATS=FFS-0,0125 Ihp-fnp	**15,0**	Km/h	
NS =	**E**		
Cálculo del pocentaje de demora			
Ihp= IH/(FHP*Fp*fg)	**1057**	vl/h	
Fg:ajuste por terreno	1		
Porcentaje base de demora, **BTSF**			
BTSF= 100(1-e^-0,000879Ihp)	60,5	%	
Porcentaje de demora,**PTSF**			
PTSF=BPTSF+Fd/np	**60,5**	%	
Fd/np=	0		
NS =	**C**		
TIPO DE CARRETERA	**CLASE**	**II**	
NIVEL DE SERVICIO	**C**		

ESCENARIO 1

DÍA LABORABLE

CÁLCULO DE NIVELES DE SERVICIO

PROYECTO: ENLACE N-332 - POLIGONO BENIDORM - VIAL DISCOTECAS. ESCENARIO 1 LABORABLES

TRAMO: N332-OESTE SENTIDO ALICANTE

Año 2020
IMD Total =

Datos de entrada		
Intensidad horaria, **IH**	693	v/h
% IMD		
Factor de hora punta, **FHP**	1	
%medio de pesados, P_T	7,0%	
Porcentaje de veh. de recreo, P_R	0,0%	
Ancho de carril	3,50	m
Ancho de arcén	2,50	m
Fls: ajuste ancho de carril y arcén	0,7	
Porcentaje de adelantamiento prohibido	0%	
Reparto por sentido	50/50	
fnp: ajuste por zonas sin adelantamiento	1	
Factor de usuario, fu	1	
Terreno	LLANO	
Coeficientes de equivalencia (Velocidad media)		
E_T 1,2		
E_R 1		
Factor de pesados, **fp** (Velocidad media)	**0,986**	
Número de carriles, N	1	
Velocidad libre básica, **BFFS**	100	Km/h
Coeficientes de equivalencia (% demora)		
E_T 1,1		
E_R 1		
Factor de pesados, **fp** (% demora)	**0,993**	
Cálculo del nivel de servicio		
Cálculo de la velocidad media		
Ihp= IH/(FHP*Fp*fg)	**703**	vl/h
Fg:ajuste por terreno 1		
Velocidad corregida, **FFS**		
FFS=BFFS-Fls-Fa	**99,3**	Km/h
Puntos de acceso por km	0	
Fa: ajuste por puntos de acceso	0,0	
Velocidad media, **ATS**		
ATS=FFS-0,0125 Ihp-fnp	**89,5**	Km/h
NS =	**B**	
Cálculo del pocentaje de demora		
Ihp= IH/(FHP*Fp*fg)	**698**	vl/h
Fg:ajuste por terreno 1		
Porcentaje base de demora, **BTSF**		
BTSF= 100(1-e^-0,000879Ihp)	45,8	%
Porcentaje de demora,**PTSF**		
PTSF=BPTSF+Fd/np	**45,8**	%
Fd/np=	0	
NS =	**B**	
TIPO DE CARRETERA CLASE	I	
NIVEL DE SERVICIO	**B**	

TRAMO: N332-OESTE SENTIDO ALTEA

Año 2020
IMD Total =

Datos de entrada		
Intensidad horaria, **IH**	713	v/h
% IMD		
Factor de hora punta, **FHP**	1	
%medio de pesados, P_T	7,0%	
Porcentaje de veh. de recreo, P_R	0,0%	
Ancho de carril	3,50	m
Ancho de arcén	2,50	m
Fls: ajuste ancho de carril y arcén	0,7	
Porcentaje de adelantamiento prohibido	0%	
Reparto por sentido	50/50	
fnp: ajuste por zonas sin adelantamiento	1	
Factor de usuario, fu	1	
Terreno	LLANO	
Coeficientes de equivalencia (Velocidad media)		
E_T 1,2		
E_R 1		
Factor de pesados, **fp** (Velocidad media)	**0,986**	
Número de carriles, N	2	
Velocidad libre básica, **BFFS**	100	Km/h
Coeficientes de equivalencia (% demora)		
E_T 1,1		
E_R 1		
Factor de pesados, **fp** (% demora)	**0,993**	
Cálculo del nivel de servicio		
Cálculo de la velocidad media		
Ihp= IH/(FHP*Fp*fg)	**722**	vl/h
Fg:ajuste por terreno 1		
Velocidad corregida, **FFS**		
FFS=BFFS-Fls-Fa	**99,3**	Km/h
Puntos de acceso por km	0	
Fa: ajuste por puntos de acceso	0,0	
Velocidad media, **ATS**		
ATS=FFS-0,0125 Ihp-fnp	**89,3**	Km/h
NS =	**B**	
Cálculo del pocentaje de demora		
Ihp= IH/(FHP*Fp*fg)	**717**	vl/h
Fg:ajuste por terreno 1		
Porcentaje base de demora, **BTSF**		
BTSF= 100(1-e^-0,000879Ihp)	46,8	%
Porcentaje de demora,**PTSF**		
PTSF=BPTSF+Fd/np	**46,8**	%
Fd/np=	0	
NS =	**B**	
TIPO DE CARRETERA CLASE	I	
NIVEL DE SERVICIO	**B**	

PROYECTO: ENLACE N-332 - POLIGONO BENIDORM - VIAL DISCOTECAS. ESCENARIO 1 LABORABLES

TRAMO: N332-OESTE SENTIDO ALICANTE

Año 2040
IMD Total =

Datos de entrada		
Intensidad horaria, **IH**	923	v/h
% IMD		
Factor de hora punta, **FHP**	1	
%medio de pesados, P_T	7,0%	
Porcentaje de veh. de recreo, P_R	0,0%	
Ancho de carril	3,50	m
Ancho de arcén	2,50	m
Fls: ajuste ancho de carril y arcén	0,7	
Porcentaje de adelantamiento prohibido	0%	
Reparto por sentido	50/50	
fnp: ajuste por zonas sin adelantamiento	1	
Factor de usuario, fu	1	
Terreno	LLANO	
Coeficientes de equivalencia (Velocidad media)		
E_T 1,2		
E_R 1		
Factor de pesados, **fp** (Velocidad media)	**0,986**	
Número de carriles, N	1	
Velocidad libre básica, **BFFS**	100	Km/h
Coeficientes de equivalencia (% demora)		
E_T 1,1		
E_R 1		
Factor de pesados, **fp** (% demora)	**0,993**	
Cálculo del nivel de servicio		
Cálculo de la velocidad media		
Ihp= IH/(FHP*Fp*fg)	**935**	vl/h
Fg:ajuste por terreno 1		
Velocidad corregida, **FFS**		
FFS=BFFS-Fls-Fa	**99,3**	Km/h
Puntos de acceso por km	0	
Fa: ajuste por puntos de acceso	0,0	
Velocidad media, **ATS**		
ATS=FFS-0,0125 Ihp-fnp	**86,6**	Km/h
NS =	**B**	
Cálculo del pocentaje de demora		
Ihp= IH/(FHP*Fp*fg)	**929**	vl/h
Fg:ajuste por terreno 1		
Porcentaje base de demora, **BTSF**		
BTSF= 100(1-e^-0,000879Ihp)	55,8	%
Porcentaje de demora,**PTSF**		
PTSF=BPTSF+Fd/np	**55,8**	%
Fd/np=	0	
NS =	**C**	
TIPO DE CARRETERA CLASE	I	
NIVEL DE SERVICIO	**C**	

TRAMO: N332-OESTE SENTIDO ALTEA

Año 2040
IMD Total =

Datos de entrada		
Intensidad horaria, **IH**	949	v/h
% IMD		
Factor de hora punta, **FHP**	1	
%medio de pesados, P_T	7,0%	
Porcentaje de veh. de recreo, P_R	0,0%	
Ancho de carril	3,50	m
Ancho de arcén	2,50	m
Fls: ajuste ancho de carril y arcén	0,7	
Porcentaje de adelantamiento prohibido	0%	
Reparto por sentido	50/50	
fnp: ajuste por zonas sin adelantamiento	1	
Factor de usuario, fu	1	
Terreno	LLANO	
Coeficientes de equivalencia (Velocidad media)		
E_T 1,2		
E_R 1		
Factor de pesados, **fp** (Velocidad media)	**0,986**	
Número de carriles, N	2	
Velocidad libre básica, **BFFS**	100	Km/h
Coeficientes de equivalencia (% demora)		
E_T 1,1		
E_R 1		
Factor de pesados, **fp** (% demora)	**0,993**	
Cálculo del nivel de servicio		
Cálculo de la velocidad media		
Ihp= IH/(FHP*Fp*fg)	**962**	vl/h
Fg:ajuste por terreno 1		
Velocidad corregida, **FFS**		
FFS=BFFS-Fls-Fa	**99,3**	Km/h
Puntos de acceso por km	0	
Fa: ajuste por puntos de acceso	0,0	
Velocidad media, **ATS**		
ATS=FFS-0,0125 Ihp-fnp	**86,3**	Km/h
NS =	**B**	
Cálculo del pocentaje de demora		
Ihp= IH/(FHP*Fp*fg)	**955**	vl/h
Fg:ajuste por terreno 1		
Porcentaje base de demora, **BTSF**		
BTSF= 100(1-e^-0,000879Ihp)	56,8	%
Porcentaje de demora,**PTSF**		
PTSF=BPTSF+Fd/np	**56,8**	%
Fd/np=	0	
NS =	**C**	
TIPO DE CARRETERA CLASE	I	
NIVEL DE SERVICIO	**C**	

CÁLCULO DE NIVELES DE SERVICIO

PROYECTO: ENLACE N-332 - POLIGONO BENIDORM - VIAL DISCOTECAS. ESCENARIO 1 LABORABLES

TRAMO: CV-70. BENIDORM CENTRO. SENTIDO LA NUCÍA

Año 2020
IMD Total =

Datos de entrada			
Intensidad horaria, **IH**	557	v/h	
% IMD			
Factor de hora punta, **FHP**	1		
%medio de pesados, P_T	7,0%		
Porcentaje de veh. de recreo, P_R	0,0%		
Ancho de carril	3,50	m	
Ancho de arcén	2,50	m	
Fls: ajuste ancho de carril y arcén	0,7		
Porcentaje de adelantamiento prohibido	0%		
Reparto por sentido	50/50		
fnp: ajuste por zonas sin adelantamiento	1		
Factor de usuario, fu	1		
Terreno	LLANO		
Coeficientes de equivalencia (Velocidad media)			
E_T	1,7		
E_R	1		
Factor de pesados, **fp** (Velocidad media)	**0,953**		
Número de carriles, N	2		
Velocidad libre básica, **BFFS**	60	Km/h	
Coeficientes de equivalencia (% demora)			
E_T	1,1		
E_R	1		
Factor de pesados, **fp** (% demora)	**0,993**		
Cálculo del nivel de servicio			
Cálculo de la velocidad media			
Ihp= IH/(FHP*Fp*fg)	**584**	vl/h	
Fg:ajuste por terreno	1		
Velocidad corregida, **FFS**			
FFS=BFFS-Fls-Fa	**59,3**	Km/h	
Puntos de acceso por km	0		
Fa: ajuste por puntos de acceso	0,0		
Velocidad media, **ATS**			
ATS=FFS-0,0125 Ihp-fnp	**51,0**	Km/h	
NS =	**E**		
Cálculo del pocentaje de demora			
Ihp= IH/(FHP*Fp*fg)	**560**	vl/h	
Fg:ajuste por terreno	1		
Porcentaje base de demora, **BTSF**			
BTSF= 100(1-e^-0,000879Ihp)	38,9	%	
Porcentaje de demora,**PTSF**			
PTSF=BPTSF+Fd/np	**38,9**	%	
Fd/np=	0		
NS =	**B**		
TIPO DE CARRETERA	**CLASE**	**II**	
NIVEL DE SERVICIO	**B**		

PROYECTO: ENLACE N-332 - POLIGONO BENIDORM - VIAL DISCOTECAS. ESCENARIO 1 LABORABLES

TRAMO: CV-70. BENIDORM CENTRO. SENTIDO BENIDORM

Año 2020
IMD Total =

Datos de entrada			
Intensidad horaria, **IH**	659	v/h	
% IMD			
Factor de hora punta, **FHP**	1		
%medio de pesados, P_T	7,0%		
Porcentaje de veh. de recreo, P_R	0,0%		
Ancho de carril	3,50	m	
Ancho de arcén	2,50	m	
Fls: ajuste ancho de carril y arcén	0,7		
Porcentaje de adelantamiento prohibido	0%		
Reparto por sentido	50/50		
fnp: ajuste por zonas sin adelantamiento	1		
Factor de usuario, fu	1		
Terreno	LLANO		
Coeficientes de equivalencia (Velocidad media)			
E_T	1,2		
E_R	1		
Factor de pesados, **fp** (Velocidad media)	**0,986**		
Número de carriles, N	2		
Velocidad libre básica, **BFFS**	60	Km/h	
Coeficientes de equivalencia (% demora)			
E_T	1,1		
E_R	1		
Factor de pesados, **fp** (% demora)	**0,993**		
Cálculo del nivel de servicio			
Cálculo de la velocidad media			
Ihp= IH/(FHP*Fp*fg)	**668**	vl/h	
Fg:ajuste por terreno	1		
Velocidad corregida, **FFS**			
FFS=BFFS-Fls-Fa	**59,3**	Km/h	
Puntos de acceso por km	0		
Fa: ajuste por puntos de acceso	0,0		
Velocidad media, **ATS**			
ATS=FFS-0,0125 Ihp-fnp	**49,9**	Km/h	
NS =	**E**		
Cálculo del pocentaje de demora			
Ihp= IH/(FHP*Fp*fg)	**664**	vl/h	
Fg:ajuste por terreno	1		
Porcentaje base de demora, **BTSF**			
BTSF= 100(1-e^-0,000879Ihp)	44,2	%	
Porcentaje de demora,**PTSF**			
PTSF=BPTSF+Fd/np	**44,2**	%	
Fd/np=	0		
NS =	**B**		
TIPO DE CARRETERA	**CLASE**	**II**	
NIVEL DE SERVICIO	**B**		

PROYECTO: ENLACE N-332 - POLIGONO BENIDORM - VIAL DISCOTECAS. ESCENARIO 1 LABORABLES

TRAMO: CV-70. BENIDORM CENTRO. SENTIDO LA NUCÍA

Año 2040
IMD Total =

Datos de entrada			
Intensidad horaria, **IH**	741	v/h	
% IMD			
Factor de hora punta, **FHP**	1		
%medio de pesados, P_T	7,0%		
Porcentaje de veh. de recreo, P_R	0,0%		
Ancho de carril	3,50	m	
Ancho de arcén	2,50	m	
Fls: ajuste ancho de carril y arcén	0,7		
Porcentaje de adelantamiento prohibido	0%		
Reparto por sentido	50/50		
fnp: ajuste por zonas sin adelantamiento	1		
Factor de usuario, fu	1		
Terreno	LLANO		
Coeficientes de equivalencia (Velocidad media)			
E_T	1,2		
E_R	1		
Factor de pesados, **fp** (Velocidad media)	**0,986**		
Número de carriles, N	2		
Velocidad libre básica, **BFFS**	60	Km/h	
Coeficientes de equivalencia (% demora)			
E_T	1,1		
E_R	1		
Factor de pesados, **fp** (% demora)	**0,993**		
Cálculo del nivel de servicio			
Cálculo de la velocidad media			
Ihp= IH/(FHP*Fp*fg)	**751**	vl/h	
Fg:ajuste por terreno	1		
Velocidad corregida, **FFS**			
FFS=BFFS-Fls-Fa	**59,3**	Km/h	
Puntos de acceso por km	0		
Fa: ajuste por puntos de acceso	0,0		
Velocidad media, **ATS**			
ATS=FFS-0,0125 Ihp-fnp	**48,9**	Km/h	
NS =	**E**		
Cálculo del pocentaje de demora			
Ihp= IH/(FHP*Fp*fg)	**746**	vl/h	
Fg:ajuste por terreno	1		
Porcentaje base de demora, **BTSF**			
BTSF= 100(1-e^-0,000879Ihp)	48,1	%	
Porcentaje de demora,**PTSF**			
PTSF=BPTSF+Fd/np	**48,1**	%	
Fd/np=	0		
NS =	**B**		
TIPO DE CARRETERA	**CLASE**	**II**	
NIVEL DE SERVICIO	**B**		

PROYECTO: ENLACE N-332 - POLIGONO BENIDORM - VIAL DISCOTECAS. ESCENARIO 1 LABORABLES

TRAMO: CV-70. BENIDORM CENTRO. SENTIDO BENIDORM

Año 2040
IMD Total =

Datos de entrada			
Intensidad horaria, **IH**	878	v/h	
% IMD			
Factor de hora punta, **FHP**	1		
%medio de pesados, P_T	7,0%		
Porcentaje de veh. de recreo, P_R	0,0%		
Ancho de carril	3,50	m	
Ancho de arcén	2,50	m	
Fls: ajuste ancho de carril y arcén	0,7		
Porcentaje de adelantamiento prohibido	0%		
Reparto por sentido	50/50		
fnp: ajuste por zonas sin adelantamiento	1		
Factor de usuario, fu	1		
Terreno	LLANO		
Coeficientes de equivalencia (Velocidad media)			
E_T	1,2		
E_R	1		
Factor de pesados, **fp** (Velocidad media)	**0,986**		
Número de carriles, N	2		
Velocidad libre básica, **BFFS**	60	Km/h	
Coeficientes de equivalencia (% demora)			
E_T	1,1		
E_R	1		
Factor de pesados, **fp** (% demora)	**0,993**		
Cálculo del nivel de servicio			
Cálculo de la velocidad media			
Ihp= IH/(FHP*Fp*fg)	**890**	vl/h	
Fg:ajuste por terreno	1		
Velocidad corregida, **FFS**			
FFS=BFFS-Fls-Fa	**59,3**	Km/h	
Puntos de acceso por km	0		
Fa: ajuste por puntos de acceso	0,0		
Velocidad media, **ATS**			
ATS=FFS-0,0125 Ihp-fnp	**47,2**	Km/h	
NS =	**E**		
Cálculo del pocentaje de demora			
Ihp= IH/(FHP*Fp*fg)	**884**	vl/h	
Fg:ajuste por terreno	1		
Porcentaje base de demora, **BTSF**			
BTSF= 100(1-e^-0,000879Ihp)	54,0	%	
Porcentaje de demora,**PTSF**			
PTSF=BPTSF+Fd/np	**54,0**	%	
Fd/np=	0		
NS =	**C**		
TIPO DE CARRETERA	**CLASE**	**II**	
NIVEL DE SERVICIO	**C**		

CÁLCULO DE NIVELES DE SERVICIO

PROYECTO: ENLACE N-332 - POLIGONO BENIDORM - VIAL DISCOTECAS. ESCENARIO 1 LABORABLES

TRAMO: CV-70. LA NUCÍA. SENTIDO LA NUCÍA

Año 2020
IMD Total =

Datos de entrada			
Intensidad horaria, **IH**	415	v/h	
% IMD			
Factor de hora punta, **FHP**	1		
%medio de pesados, P_T	7,0%		
Porcentaje de veh. de recreo, P_R	0,0%		
Ancho de carril	3,50	m	
Ancho de arcén	2,50	m	
Fls: ajuste ancho de carril y arcén	0,7		
Porcentaje de adelantamiento prohibido	0%		
Reparto por sentido	50/50		
fnp: ajuste por zonas sin adelantamiento	1		
Factor de usuario, fu	1		
Terreno	LLANO		
Coeficientes de equivalencia (Velocidad media)			
E_T	1,7		
E_R	1		
Factor de pesados, **fp** (Velocidad media)	**0,953**		
Número de carriles, N	2		
Velocidad libre básica, **BFFS**	60	Km/h	
Coeficientes de equivalencia (% demora)			
E_T	1,1		
E_R	1		
Factor de pesados, **fp** (% demora)	**0,993**		
Cálculo del nivel de servicio			
Cálculo de la velocidad media			
Ihp= IH/(FHP*Fp*fg)	**435**	vl/h	
Fg:ajuste por terreno	1		
Velocidad corregida, **FFS**			
FFS=BFFS-Fls-Fa	**59,3**	Km/h	
Puntos de acceso por km	0		
Fa: ajuste por puntos de acceso	0,0		
Velocidad media, **ATS**			
ATS=FFS-0,0125 Ihp-fnp	**52,9**	Km/h	
NS =	**E**		
Cálculo del pocentaje de demora			
Ihp= IH/(FHP*Fp*fg)	**417**	vl/h	
Fg:ajuste por terreno	1		
Porcentaje base de demora, **BTSF**			
BTSF= 100(1-e^-0,000879Ihp)	30,7	%	
Porcentaje de demora,**PTSF**			
PTSF=BPTSF+Fd/np	**30,7**	%	
Fd/np=	0		
NS =	**A**		
TIPO DE CARRETERA	**CLASE**	**II**	
NIVEL DE SERVICIO	**A**		

TRAMO: CV-70. LA NUCÍA. SENTIDO BENIDORM

Año 2020
IMD Total =

Datos de entrada			
Intensidad horaria, **IH**	567	v/h	
% IMD			
Factor de hora punta, **FHP**	1		
%medio de pesados, P_T	7,0%		
Porcentaje de veh. de recreo, P_R	0,0%		
Ancho de carril	3,50	m	
Ancho de arcén	2,50	m	
Fls: ajuste ancho de carril y arcén	0,7		
Porcentaje de adelantamiento prohibido	0%		
Reparto por sentido	50/50		
fnp: ajuste por zonas sin adelantamiento	1		
Factor de usuario, fu	1		
Terreno	LLANO		
Coeficientes de equivalencia (Velocidad media)			
E_T	1,7		
E_R	1		
Factor de pesados, **fp** (Velocidad media)	**0,953**		
Número de carriles, N	2		
Velocidad libre básica, **BFFS**	60	Km/h	
Coeficientes de equivalencia (% demora)			
E_T	1,1		
E_R	1		
Factor de pesados, **fp** (% demora)	**0,993**		
Cálculo del nivel de servicio			
Cálculo de la velocidad media			
Ihp= IH/(FHP*Fp*fg)	**594**	vl/h	
Fg:ajuste por terreno	1		
Velocidad corregida, **FFS**			
FFS=BFFS-Fls-Fa	**59,3**	Km/h	
Puntos de acceso por km	0		
Fa: ajuste por puntos de acceso	0,0		
Velocidad media, **ATS**			
ATS=FFS-0,0125 Ihp-fnp	**50,9**	Km/h	
NS =	**E**		
Cálculo del pocentaje de demora			
Ihp= IH/(FHP*Fp*fg)	**570**	vl/h	
Fg:ajuste por terreno	1		
Porcentaje base de demora, **BTSF**			
BTSF= 100(1-e^-0,000879Ihp)	39,4	%	
Porcentaje de demora,**PTSF**			
PTSF=BPTSF+Fd/np	**39,4**	%	
Fd/np=	0		
NS =	**B**		
TIPO DE CARRETERA	**CLASE**	**II**	
NIVEL DE SERVICIO	**B**		

PROYECTO: ENLACE N-332 - POLIGONO BENIDORM - VIAL DISCOTECAS. ESCENARIO 1 LABORABLES

TRAMO: CV-70. LA NUCÍA. SENTIDO LA NUCÍA

Año 2040
IMD Total =

Datos de entrada			
Intensidad horaria, **IH**	552	v/h	
% IMD			
Factor de hora punta, **FHP**	1		
%medio de pesados, P_T	7,0%		
Porcentaje de veh. de recreo, P_R	0,0%		
Ancho de carril	3,50	m	
Ancho de arcén	2,50	m	
Fls: ajuste ancho de carril y arcén	0,7		
Porcentaje de adelantamiento prohibido	0%		
Reparto por sentido	50/50		
fnp: ajuste por zonas sin adelantamiento	1		
Factor de usuario, fu	1		
Terreno	LLANO		
Coeficientes de equivalencia (Velocidad media)			
E_T	1,7		
E_R	1		
Factor de pesados, **fp** (Velocidad media)	**0,953**		
Número de carriles, N	2		
Velocidad libre básica, **BFFS**	60	Km/h	
Coeficientes de equivalencia (% demora)			
E_T	1,1		
E_R	1		
Factor de pesados, **fp** (% demora)	**0,993**		
Cálculo del nivel de servicio			
Cálculo de la velocidad media			
Ihp= IH/(FHP*Fp*fg)	**579**	vl/h	
Fg:ajuste por terreno	1		
Velocidad corregida, **FFS**			
FFS=BFFS-Fls-Fa	**59,3**	Km/h	
Puntos de acceso por km	0		
Fa: ajuste por puntos de acceso	0,0		
Velocidad media, **ATS**			
ATS=FFS-0,0125 Ihp-fnp	**51,1**	Km/h	
NS =	**E**		
Cálculo del pocentaje de demora			
Ihp= IH/(FHP*Fp*fg)	**555**	vl/h	
Fg:ajuste por terreno	1		
Porcentaje base de demora, **BTSF**			
BTSF= 100(1-e^-0,000879Ihp)	38,6	%	
Porcentaje de demora,**PTSF**			
PTSF=BPTSF+Fd/np	**38,6**	%	
Fd/np=	0		
NS =	**B**		
TIPO DE CARRETERA	**CLASE**	**II**	
NIVEL DE SERVICIO	**B**		

TRAMO: CV-70. LA NUCÍA. SENTIDO BENIDORM

Año 2040
IMD Total =

Datos de entrada			
Intensidad horaria, **IH**	754	v/h	
% IMD			
Factor de hora punta, **FHP**	1		
%medio de pesados, P_T	7,0%		
Porcentaje de veh. de recreo, P_R	0,0%		
Ancho de carril	3,50	m	
Ancho de arcén	2,50	m	
Fls: ajuste ancho de carril y arcén	0,7		
Porcentaje de adelantamiento prohibido	0%		
Reparto por sentido	50/50		
fnp: ajuste por zonas sin adelantamiento	1		
Factor de usuario, fu	1		
Terreno	LLANO		
Coeficientes de equivalencia (Velocidad media)			
E_T	1,2		
E_R	1		
Factor de pesados, **fp** (Velocidad media)	**0,986**		
Número de carriles, N	2		
Velocidad libre básica, **BFFS**	60	Km/h	
Coeficientes de equivalencia (% demora)			
E_T	1,1		
E_R	1		
Factor de pesados, **fp** (% demora)	**0,993**		
Cálculo del nivel de servicio			
Cálculo de la velocidad media			
Ihp= IH/(FHP*Fp*fg)	**765**	vl/h	
Fg:ajuste por terreno	1		
Velocidad corregida, **FFS**			
FFS=BFFS-Fls-Fa	**59,3**	Km/h	
Puntos de acceso por km	0		
Fa: ajuste por puntos de acceso	0,0		
Velocidad media, **ATS**			
ATS=FFS-0,0125 Ihp-fnp	**48,7**	Km/h	
NS =	**E**		
Cálculo del pocentaje de demora			
Ihp= IH/(FHP*Fp*fg)	**759**	vl/h	
Fg:ajuste por terreno	1		
Porcentaje base de demora, **BTSF**			
BTSF= 100(1-e^-0,000879Ihp)	48,7	%	
Porcentaje de demora,**PTSF**			
PTSF=BPTSF+Fd/np	**48,7**	%	
Fd/np=	0		
NS =	**B**		
TIPO DE CARRETERA	**CLASE**	**II**	
NIVEL DE SERVICIO	**B**		

CÁLCULO DE NIVELES DE SERVICIO

PROYECTO: ENLACE N-332 - POLIGONO BENIDORM - VIAL DISCOTECAS. ESCENARIO 1 LABORABLES

TRAMO: CV-753. BENIDORM PLAYA LEVANTE. SENTIDO AUTOPISTA

Año 2020
IMD Total =

Datos de entrada			
Intensidad horaria, **IH**	513	v/h	
% IMD			
Factor de hora punta, **FHP**	1		
%medio de pesados, P_T	7,0%		
Porcentaje de veh. de recreo, P_R	0,0%		
Ancho de carril	3,50	m	
Ancho de arcén	2,50	m	
Fls: ajuste ancho de carril y arcén	0,7		
Porcentaje de adelantamiento prohibido	0%		
Reparto por sentido	50/50		
fnp: ajuste por zonas sin adelantamiento	1		
Factor de usuario, fu	1		
Terreno	LLANO		
Coeficientes de equivalencia (Velocidad media)			
E_T	1,7		
E_R	1		
Factor de pesados, **fp** (Velocidad media)	**0,953**		
Número de carriles, N	1		
Velocidad libre básica, **BFFS**	60	Km/h	
Coeficientes de equivalencia (% demora)			
E_T	1,1		
E_R	1		
Factor de pesados, **fp** (% demora)	**0,993**		
Cálculo del nivel de servicio			
Cálculo de la velocidad media			
Ihp= IH/(FHP*Fp*fg)	**538**	vl/h	
Fg:ajuste por terreno	1		
Velocidad corregida, **FFS**			
FFS=BFFS-Fls-Fa	**59,3**	Km/h	
Puntos de acceso por km	0		
Fa: ajuste por puntos de acceso	0,0		
Velocidad media, **ATS**			
ATS=FFS-0,0125 Ihp-fnp	**51,6**	Km/h	
NS =	**E**		
Cálculo del pocentaje de demora			
Ihp= IH/(FHP*Fp*fg)	**517**	vl/h	
Fg:ajuste por terreno	1		
Porcentaje base de demora, **BTSF**			
BTSF= 100(1-e^-0,000879Ihp)	36,5	%	
Porcentaje de demora,**PTSF**			
PTSF=BPTSF+Fd/np	**36,5**	%	
Fd/np=	0		
NS =	**B**		
TIPO DE CARRETERA	**CLASE**	**II**	
NIVEL DE SERVICIO	**B**		

PROYECTO: ENLACE N-332 - POLIGONO BENIDORM - VIAL DISCOTECAS. ESCENARIO 1 LABORABLES

TRAMO: CV-753. BENIDORM PLAYA LEVANTE. SENTIDO BENIDORM

Año 2020
IMD Total =

Datos de entrada			
Intensidad horaria, **IH**	935	v/h	
% IMD			
Factor de hora punta, **FHP**	1		
%medio de pesados, P_T	7,0%		
Porcentaje de veh. de recreo, P_R	0,0%		
Ancho de carril	3,50	m	
Ancho de arcén	2,50	m	
Fls: ajuste ancho de carril y arcén	0,7		
Porcentaje de adelantamiento prohibido	0%		
Reparto por sentido	50/50		
fnp: ajuste por zonas sin adelantamiento	1		
Factor de usuario, fu	1		
Terreno	LLANO		
Coeficientes de equivalencia (Velocidad media)			
E_T	1,2		
E_R	1		
Factor de pesados, **fp** (Velocidad media)	**0,986**		
Número de carriles, N	1		
Velocidad libre básica, **BFFS**	60	Km/h	
Coeficientes de equivalencia (% demora)			
E_T	1,1		
E_R	1		
Factor de pesados, **fp** (% demora)	**0,993**		
Cálculo del nivel de servicio			
Cálculo de la velocidad media			
Ihp= IH/(FHP*Fp*fg)	**948**	vl/h	
Fg:ajuste por terreno	1		
Velocidad corregida, **FFS**			
FFS=BFFS-Fls-Fa	**59,3**	Km/h	
Puntos de acceso por km	0		
Fa: ajuste por puntos de acceso	0,0		
Velocidad media, **ATS**			
ATS=FFS-0,0125 Ihp-fnp	**46,4**	Km/h	
NS =	**E**		
Cálculo del pocentaje de demora			
Ihp= IH/(FHP*Fp*fg)	**942**	vl/h	
Fg:ajuste por terreno	1		
Porcentaje base de demora, **BTSF**			
BTSF= 100(1-e^-0,000879Ihp)	56,3	%	
Porcentaje de demora,**PTSF**			
PTSF=BPTSF+Fd/np	**56,3**	%	
Fd/np=	0		
NS =	**C**		
TIPO DE CARRETERA	**CLASE**	**II**	
NIVEL DE SERVICIO	**C**		

PROYECTO: ENLACE N-332 - POLIGONO BENIDORM - VIAL DISCOTECAS. ESCENARIO 1 LABORABLES

TRAMO: CV-753. BENIDORM PLAYA LEVANTE. SENTIDO AUTOPISTA

Año 2040
IMD Total =

Datos de entrada			
Intensidad horaria, **IH**	683	v/h	
% IMD			
Factor de hora punta, **FHP**	1		
%medio de pesados, P_T	7,0%		
Porcentaje de veh. de recreo, P_R	0,0%		
Ancho de carril	3,50	m	
Ancho de arcén	2,50	m	
Fls: ajuste ancho de carril y arcén	0,7		
Porcentaje de adelantamiento prohibido	0%		
Reparto por sentido	50/50		
fnp: ajuste por zonas sin adelantamiento	1		
Factor de usuario, fu	1		
Terreno	LLANO		
Coeficientes de equivalencia (Velocidad media)			
E_T	1,2		
E_R	1		
Factor de pesados, **fp** (Velocidad media)	**0,986**		
Número de carriles, N	1		
Velocidad libre básica, **BFFS**	60	Km/h	
Coeficientes de equivalencia (% demora)			
E_T	1,1		
E_R	1		
Factor de pesados, **fp** (% demora)	**0,993**		
Cálculo del nivel de servicio			
Cálculo de la velocidad media			
Ihp= IH/(FHP*Fp*fg)	**693**	vl/h	
Fg:ajuste por terreno	1		
Velocidad corregida, **FFS**			
FFS=BFFS-Fls-Fa	**59,3**	Km/h	
Puntos de acceso por km	0		
Fa: ajuste por puntos de acceso	0,0		
Velocidad media, **ATS**			
ATS=FFS-0,0125 Ihp-fnp	**49,6**	Km/h	
NS =	**E**		
Cálculo del pocentaje de demora			
Ihp= IH/(FHP*Fp*fg)	**688**	vl/h	
Fg:ajuste por terreno	1		
Porcentaje base de demora, **BTSF**			
BTSF= 100(1-e^-0,000879Ihp)	45,4	%	
Porcentaje de demora,**PTSF**			
PTSF=BPTSF+Fd/np	**45,4**	%	
Fd/np=	0		
NS =	**B**		
TIPO DE CARRETERA	**CLASE**	**II**	
NIVEL DE SERVICIO	**B**		

PROYECTO: ENLACE N-332 - POLIGONO BENIDORM - VIAL DISCOTECAS. ESCENARIO 1 LABORABLES

TRAMO: CV-753. BENIDORM PLAYA LEVANTE. SENTIDO BENIDORM

Año 2040
IMD Total =

Datos de entrada			
Intensidad horaria, **IH**	1.244	v/h	
% IMD			
Factor de hora punta, **FHP**	1		
%medio de pesados, P_T	7,0%		
Porcentaje de veh. de recreo, P_R	0,0%		
Ancho de carril	3,50	m	
Ancho de arcén	2,50	m	
Fls: ajuste ancho de carril y arcén	0,7		
Porcentaje de adelantamiento prohibido	0%		
Reparto por sentido	50/50		
fnp: ajuste por zonas sin adelantamiento	1		
Factor de usuario, fu	1		
Terreno	LLANO		
Coeficientes de equivalencia (Velocidad media)			
E_T	1,1		
E_R	1		
Factor de pesados, **fp** (Velocidad media)	**0,993**		
Número de carriles, N	1		
Velocidad libre básica, **BFFS**	60	Km/h	
Coeficientes de equivalencia (% demora)			
E_T	1		
E_R	1		
Factor de pesados, **fp** (% demora)	**1,000**		
Cálculo del nivel de servicio			
Cálculo de la velocidad media			
Ihp= IH/(FHP*Fp*fg)	**1253**	vl/h	
Fg:ajuste por terreno	1		
Velocidad corregida, **FFS**			
FFS=BFFS-Fls-Fa	**59,3**	Km/h	
Puntos de acceso por km	0		
Fa: ajuste por puntos de acceso	0,0		
Velocidad media, **ATS**			
ATS=FFS-0,0125 Ihp-fnp	**42,6**	Km/h	
NS =	**E**		
Cálculo del pocentaje de demora			
Ihp= IH/(FHP*Fp*fg)	**1244**	vl/h	
Fg:ajuste por terreno	1		
Porcentaje base de demora, **BTSF**			
BTSF= 100(1-e^-0,000879Ihp)	66,5	%	
Porcentaje de demora,**PTSF**			
PTSF=BPTSF+Fd/np	**66,5**	%	
Fd/np=	0		
NS =	**D**		
TIPO DE CARRETERA	**CLASE**	**II**	
NIVEL DE SERVICIO	**D**		

CÁLCULO DE NIVELES DE SERVICIO

PROYECTO: ENLACE N-332 - POLIGONO BENIDORM - VIAL DISCOTECAS. ESCENARIO 1 LABORABLES

TRAMO: CV-753. PEAJE. SENTIDO AUTOPISTA

Año 2020
IMD Total =

Datos de entrada			
Intensidad horaria, **IH**	714	v/h	
% IMD			
Factor de hora punta, **FHP**	1		
%medio de pesados, P_T	7,0%		
Porcentaje de veh. de recreo, P_R	0,0%		
Ancho de carril	3,50	m	
Ancho de arcén	2,50	m	
Fls: ajuste ancho de carril y arcén	0,7		
Porcentaje de adelantamiento prohibido	0%		
Reparto por sentido	50/50		
fnp: ajuste por zonas sin adelantamiento	1		
Factor de usuario, fu	1		
Terreno	LLANO		
Coeficientes de equivalencia (Velocidad media)			
E_T	1,2		
E_R	1		
Factor de pesados, **fp** (Velocidad media)	**0,986**		
Número de carriles, N	1		
Velocidad libre básica, **BFFS**	60	Km/h	
Coeficientes de equivalencia (% demora)			
E_T	1,1		
E_R	1		
Factor de pesados, **fp** (% demora)	**0,993**		
Cálculo del nivel de servicio			
Cálculo de la velocidad media			
Ihp= IH/(FHP*Fp*fg)	**724**	vl/h	
Fg:ajuste por terreno	1		
Velocidad corregida, **FFS**			
FFS=BFFS-Fls-Fa	**59,3**	Km/h	
Puntos de acceso por km	0		
Fa: ajuste por puntos de acceso	0,0		
Velocidad media, **ATS**			
ATS=FFS-0,0125 Ihp-fnp	**49,3**	Km/h	
NS =	**E**		
Cálculo del pocentaje de demora			
Ihp= IH/(FHP*Fp*fg)	**719**	vl/h	
Fg:ajuste por terreno	1		
Porcentaje base de demora, **BTSF**			
BTSF= 100(1-e^-0,000879Ihp)	46,8	%	
Porcentaje de demora,**PTSF**			
PTSF=BPTSF+Fd/np	**46,8**	%	
Fd/np=	0		
NS =	**B**		
TIPO DE CARRETERA	**CLASE**	**II**	
NIVEL DE SERVICIO	**B**		

TRAMO: CV-753. PEAJE. SENTIDO BENIDORM

Año 2020
IMD Total =

Datos de entrada			
Intensidad horaria, **IH**	644	v/h	
% IMD			
Factor de hora punta, **FHP**	1		
%medio de pesados, P_T	7,0%		
Porcentaje de veh. de recreo, P_R	0,0%		
Ancho de carril	3,50	m	
Ancho de arcén	2,50	m	
Fls: ajuste ancho de carril y arcén	0,7		
Porcentaje de adelantamiento prohibido	0%		
Reparto por sentido	50/50		
fnp: ajuste por zonas sin adelantamiento	1		
Factor de usuario, fu	1		
Terreno	LLANO		
Coeficientes de equivalencia (Velocidad media)			
E_T	1,2		
E_R	1		
Factor de pesados, **fp** (Velocidad media)	**0,986**		
Número de carriles, N	1		
Velocidad libre básica, **BFFS**	60	Km/h	
Coeficientes de equivalencia (% demora)			
E_T	1,1		
E_R	1		
Factor de pesados, **fp** (% demora)	**0,993**		
Cálculo del nivel de servicio			
Cálculo de la velocidad media			
Ihp= IH/(FHP*Fp*fg)	**653**	vl/h	
Fg:ajuste por terreno	1		
Velocidad corregida, **FFS**			
FFS=BFFS-Fls-Fa	**59,3**	Km/h	
Puntos de acceso por km	0		
Fa: ajuste por puntos de acceso	0,0		
Velocidad media, **ATS**			
ATS=FFS-0,0125 Ihp-fnp	**50,1**	Km/h	
NS =	**E**		
Cálculo del pocentaje de demora			
Ihp= IH/(FHP*Fp*fg)	**649**	vl/h	
Fg:ajuste por terreno	1		
Porcentaje base de demora, **BTSF**			
BTSF= 100(1-e^-0,000879Ihp)	43,4	%	
Porcentaje de demora,**PTSF**			
PTSF=BPTSF+Fd/np	**43,4**	%	
Fd/np=	0		
NS =	**B**		
TIPO DE CARRETERA	**CLASE**	**II**	
NIVEL DE SERVICIO	**B**		

PROYECTO: ENLACE N-332 - POLIGONO BENIDORM - VIAL DISCOTECAS. ESCENARIO 1 LABORABLES

TRAMO: CV-753. PEAJE. SENTIDO AUTOPISTA

Año 2040
IMD Total =

Datos de entrada			
Intensidad horaria, **IH**	951	v/h	
% IMD			
Factor de hora punta, **FHP**	1		
%medio de pesados, P_T	7,0%		
Porcentaje de veh. de recreo, P_R	0,0%		
Ancho de carril	3,50	m	
Ancho de arcén	2,50	m	
Fls: ajuste ancho de carril y arcén	0,7		
Porcentaje de adelantamiento prohibido	0%		
Reparto por sentido	50/50		
fnp: ajuste por zonas sin adelantamiento	1		
Factor de usuario, fu	1		
Terreno	LLANO		
Coeficientes de equivalencia (Velocidad media)			
E_T	1,2		
E_R	1		
Factor de pesados, **fp** (Velocidad media)	**0,986**		
Número de carriles, N	1		
Velocidad libre básica, **BFFS**	60	Km/h	
Coeficientes de equivalencia (% demora)			
E_T	1,1		
E_R	1		
Factor de pesados, **fp** (% demora)	**0,993**		
Cálculo del nivel de servicio			
Cálculo de la velocidad media			
Ihp= IH/(FHP*Fp*fg)	**964**	vl/h	
Fg:ajuste por terreno	1		
Velocidad corregida, **FFS**			
FFS=BFFS-Fls-Fa	**59,3**	Km/h	
Puntos de acceso por km	0		
Fa: ajuste por puntos de acceso	0,0		
Velocidad media, **ATS**			
ATS=FFS-0,0125 Ihp-fnp	**46,2**	Km/h	
NS =	**E**		
Cálculo del pocentaje de demora			
Ihp= IH/(FHP*Fp*fg)	**958**	vl/h	
Fg:ajuste por terreno	1		
Porcentaje base de demora, **BTSF**			
BTSF= 100(1-e^-0,000879Ihp)	56,9	%	
Porcentaje de demora,**PTSF**			
PTSF=BPTSF+Fd/np	**56,9**	%	
Fd/np=	0		
NS =	**C**		
TIPO DE CARRETERA	**CLASE**	**II**	
NIVEL DE SERVICIO	**C**		

TRAMO: CV-753. PEAJE. SENTIDO BENIDORM

Año 2040
IMD Total =

Datos de entrada			
Intensidad horaria, **IH**	858	v/h	
% IMD			
Factor de hora punta, **FHP**	1		
%medio de pesados, P_T	7,0%		
Porcentaje de veh. de recreo, P_R	0,0%		
Ancho de carril	3,50	m	
Ancho de arcén	2,50	m	
Fls: ajuste ancho de carril y arcén	0,7		
Porcentaje de adelantamiento prohibido	0%		
Reparto por sentido	50/50		
fnp: ajuste por zonas sin adelantamiento	1		
Factor de usuario, fu	1		
Terreno	LLANO		
Coeficientes de equivalencia (Velocidad media)			
E_T	1,2		
E_R	1		
Factor de pesados, **fp** (Velocidad media)	**0,986**		
Número de carriles, N	1		
Velocidad libre básica, **BFFS**	60	Km/h	
Coeficientes de equivalencia (% demora)			
E_T	1,1		
E_R	1		
Factor de pesados, **fp** (% demora)	**0,993**		
Cálculo del nivel de servicio			
Cálculo de la velocidad media			
Ihp= IH/(FHP*Fp*fg)	**870**	vl/h	
Fg:ajuste por terreno	1		
Velocidad corregida, **FFS**			
FFS=BFFS-Fls-Fa	**59,3**	Km/h	
Puntos de acceso por km	0		
Fa: ajuste por puntos de acceso	0,0		
Velocidad media, **ATS**			
ATS=FFS-0,0125 Ihp-fnp	**47,4**	Km/h	
NS =	**E**		
Cálculo del pocentaje de demora			
Ihp= IH/(FHP*Fp*fg)	**864**	vl/h	
Fg:ajuste por terreno	1		
Porcentaje base de demora, **BTSF**			
BTSF= 100(1-e^-0,000879Ihp)	53,2	%	
Porcentaje de demora,**PTSF**			
PTSF=BPTSF+Fd/np	**53,2**	%	
Fd/np=	0		
NS =	**C**		
TIPO DE CARRETERA	**CLASE**	**II**	
NIVEL DE SERVICIO	**C**		

CÁLCULO DE NIVELES DE SERVICIO

PROYECTO: ENLACE N-332 - POLIGONO BENIDORM - VIAL DISCOTECAS. ESCENARIO 1 LABORABLES

TRAMO: N332-ESTE SENTIDO ALICANTE

Año 2020
IMD Total =

Datos de entrada			
Intensidad horaria, **IH**	1.524	v/h	
% IMD			
Factor de hora punta, **FHP**	1		
%medio de pesados, P_T	7,0%		
Porcentaje de veh. de recreo, P_R	0,0%		
Ancho de carril	3,50	m	
Ancho de arcén	2,50	m	
Fls: ajuste ancho de carril y arcén	0,7		
Porcentaje de adelantamiento prohibido	0%		
Reparto por sentido	50/50		
fnp: ajuste por zonas sin adelantamiento	1		
Factor de usuario, fu	1		
Terreno	LLANO		
Coeficientes de equivalencia (Velocidad media)			
E_T	1,1		
E_R	1		
Factor de pesados, **fp** (Velocidad media)	**0,993**		
Número de carriles, N	1		
Velocidad libre básica, **BFFS**	100	Km/h	
Coeficientes de equivalencia (% demora)			
E_T	1		
E_R	1		
Factor de pesados, **fp** (% demora)	**1,000**		
Cálculo del nivel de servicio			
Cálculo de la velocidad media			
Ihp= IH/(FHP*Fp*fg)	**1535**	vl/h	
Fg:ajuste por terreno	1		
Velocidad corregida, **FFS**			
FFS=BFFS-Fls-Fa	**99,3**	Km/h	
Puntos de acceso por km	0		
Fa: ajuste por puntos de acceso	0,0		
Velocidad media, **ATS**			
ATS=FFS-0,0125 Ihp-fnp	**79,1**	Km/h	
NS =	**C**		
Cálculo del pocentaje de demora			
Ihp= IH/(FHP*Fp*fg)	**1524**	vl/h	
Fg:ajuste por terreno	1		
Porcentaje base de demora, **BTSF**			
BTSF= 100(1-e^-0,000879Ihp)	73,8	%	
Porcentaje de demora,**PTSF**			
PTSF=BPTSF+Fd/np	**73,8**	%	
Fd/np=	0		
NS =	**D**		
TIPO DE CARRETERA	**CLASE**	**I**	
NIVEL DE SERVICIO	**D**		

PROYECTO: ENLACE N-332 - POLIGONO BENIDORM - VIAL DISCOTECAS. ESCENARIO 1 LABORABLES

TRAMO: N332-ESTE SENTIDO ALTEA

Año 2020
IMD Total =

Datos de entrada			
Intensidad horaria, **IH**	1.780	v/h	
% IMD			
Factor de hora punta, **FHP**	1		
%medio de pesados, P_T	7,0%		
Porcentaje de veh. de recreo, P_R	0,0%		
Ancho de carril	3,50	m	
Ancho de arcén	2,50	m	
Fls: ajuste ancho de carril y arcén	0,7		
Porcentaje de adelantamiento prohibido	40%		
Reparto por sentido	50/50		
fnp: ajuste por zonas sin adelantamiento	1,4		
Factor de usuario, fu	1		
Terreno	LLANO		
Coeficientes de equivalencia (Velocidad media)			
E_T	1,1		
E_R	1		
Factor de pesados, **fp** (Velocidad media)	**0,993**		
Número de carriles, N	1		
Velocidad libre básica, **BFFS**	100	Km/h	
Coeficientes de equivalencia (% demora)			
E_T	1		
E_R	1		
Factor de pesados, **fp** (% demora)	**1,000**		
Cálculo del nivel de servicio			
Cálculo de la velocidad media			
Ihp= IH/(FHP*Fp*fg)	**1792**	vl/h	
Fg:ajuste por terreno	1		
Velocidad corregida, **FFS**			
FFS=BFFS-Fls-Fa	**99,3**	Km/h	
Puntos de acceso por km	0		
Fa: ajuste por puntos de acceso	0,0		
Velocidad media, **ATS**			
ATS=FFS-0,0125 Ihp-fnp	**75,5**	Km/h	
NS =	**C**		
Cálculo del pocentaje de demora			
Ihp= IH/(FHP*Fp*fg)	**1780**	vl/h	
Fg:ajuste por terreno	1		
Porcentaje base de demora, **BTSF**			
BTSF= 100(1-e^-0,000879Ihp)	79,1	%	
Porcentaje de demora,**PTSF**			
PTSF=BPTSF+Fd/np	**79,1**	%	
Fd/np=	0		
NS =	**D**		
TIPO DE CARRETERA	**CLASE**	**I**	
NIVEL DE SERVICIO	**D**		

PROYECTO: ENLACE N-332 - POLIGONO BENIDORM - VIAL DISCOTECAS. ESCENARIO 1 LABORABLES

TRAMO: N332-ESTE SENTIDO ALICANTE

Año 2040
IMD Total =

Datos de entrada			
Intensidad horaria, **IH**	2.029	v/h	
% IMD			
Factor de hora punta, **FHP**	1		
%medio de pesados, P_T	7,0%		
Porcentaje de veh. de recreo, P_R	0,0%		
Ancho de carril	3,50	m	
Ancho de arcén	2,50	m	
Fls: ajuste ancho de carril y arcén	0,7		
Porcentaje de adelantamiento prohibido	0%		
Reparto por sentido	50/50		
fnp: ajuste por zonas sin adelantamiento	1		
Factor de usuario, fu	1		
Terreno	LLANO		
Coeficientes de equivalencia (Velocidad media)			
E_T	1,1		
E_R	1		
Factor de pesados, **fp** (Velocidad media)	**0,993**		
Número de carriles, N	1		
Velocidad libre básica, **BFFS**	100	Km/h	
Coeficientes de equivalencia (% demora)			
E_T	1		
E_R	1		
Factor de pesados, **fp** (% demora)	**1,000**		
Cálculo del nivel de servicio			
Cálculo de la velocidad media			
Ihp= IH/(FHP*Fp*fg)	**2043**	vl/h	
Fg:ajuste por terreno	1		
Velocidad corregida, **FFS**			
FFS=BFFS-Fls-Fa	**99,3**	Km/h	
Puntos de acceso por km	0		
Fa: ajuste por puntos de acceso	0,0		
Velocidad media, **ATS**			
ATS=FFS-0,0125 Ihp-fnp	**72,8**	Km/h	
NS =	**C**		
Cálculo del pocentaje de demora			
Ihp= IH/(FHP*Fp*fg)	**2029**	vl/h	
Fg:ajuste por terreno	1		
Porcentaje base de demora, **BTSF**			
BTSF= 100(1-e^-0,000879Ihp)	83,2	%	
Porcentaje de demora,**PTSF**			
PTSF=BPTSF+Fd/np	**83,2**	%	
Fd/np=	0		
NS =	**E**		
TIPO DE CARRETERA	**CLASE**	**I**	
NIVEL DE SERVICIO	**E**		

PROYECTO: ENLACE N-332 - POLIGONO BENIDORM - VIAL DISCOTECAS. ESCENARIO 1 LABORABLES

TRAMO: N332-ESTE SENTIDO ALTEA

Año 2040
IMD Total =

Datos de entrada			
Intensidad horaria, **IH**	2.369	v/h	
% IMD			
Factor de hora punta, **FHP**	1		
%medio de pesados, P_T	7,0%		
Porcentaje de veh. de recreo, P_R	0,0%		
Ancho de carril	3,50	m	
Ancho de arcén	2,50	m	
Fls: ajuste ancho de carril y arcén	0,7		
Porcentaje de adelantamiento prohibido	40%		
Reparto por sentido	50/50		
fnp: ajuste por zonas sin adelantamiento	1,4		
Factor de usuario, fu	1		
Terreno	LLANO		
Coeficientes de equivalencia (Velocidad media)			
E_T	1,1		
E_R	1		
Factor de pesados, **fp** (Velocidad media)	**0,993**		
Número de carriles, N	1		
Velocidad libre básica, **BFFS**	100	Km/h	
Coeficientes de equivalencia (% demora)			
E_T	1		
E_R	1		
Factor de pesados, **fp** (% demora)	**1,000**		
Cálculo del nivel de servicio			
Cálculo de la velocidad media			
Ihp= IH/(FHP*Fp*fg)	**2386**	vl/h	
Fg:ajuste por terreno	1		
Velocidad corregida, **FFS**			
FFS=BFFS-Fls-Fa	**99,3**	Km/h	
Puntos de acceso por km	0		
Fa: ajuste por puntos de acceso	0,0		
Velocidad media, **ATS**			
ATS=FFS-0,0125 Ihp-fnp	**68,1**	Km/h	
NS =	**D**		
Cálculo del pocentaje de demora			
Ihp= IH/(FHP*Fp*fg)	**2369**	vl/h	
Fg:ajuste por terreno	1		
Porcentaje base de demora, **BTSF**			
BTSF= 100(1-e^-0,000879Ihp)	87,5	%	
Porcentaje de demora,**PTSF**			
PTSF=BPTSF+Fd/np	**87,5**	%	
Fd/np=	0		
NS =	**E**		
TIPO DE CARRETERA	**CLASE**	**I**	
NIVEL DE SERVICIO	**E**		

CÁLCULO DE NIVELES DE SERVICIO

PROYECTO: ENLACE N-332 - POLIGONO BENIDORM - VIAL DISCOTECAS. ESCENARIO 1 LABORABLES

TRAMO: ACCESO POLÍGONO OESTE SALIDA

Año 2020
IMD Total =

Datos de entrada			
Intensidad horaria, **IH**	933	v/h	
% IMD			
Factor de hora punta, **FHP**	1		
%medio de pesados, P_T	7,0%		
Porcentaje de veh. de recreo, P_R	0,0%		
Ancho de carril	3,50	m	
Ancho de arcén	2,50	m	
Fls: ajuste ancho de carril y arcén	0,7		
Porcentaje de adelantamiento prohibido	0%		
Reparto por sentido	50/50		
fnp: ajuste por zonas sin adelantamiento	1		
Factor de usuario, fu	1		
Terreno	LLANO		
Coeficientes de equivalencia (Velocidad media)			
E_T	1,2		
E_R	1		
Factor de pesados, **fp** (Velocidad media)	**0,986**		
Número de carriles, N	2		
Velocidad libre básica, **BFFS**	40	Km/h	
Coeficientes de equivalencia (% demora)			
E_T	1,1		
E_R	1		
Factor de pesados, **fp** (% demora)	**0,993**		
Cálculo del nivel de servicio			
Cálculo de la velocidad media			
Ihp= IH/(FHP*Fp*fg)	**946**	vl/h	
Fg:ajuste por terreno	1		
Velocidad corregida, **FFS**			
FFS=BFFS-Fls-Fa	**39,3**	Km/h	
Puntos de acceso por km	0		
Fa: ajuste por puntos de acceso	0,0		
Velocidad media, **ATS**			
ATS=FFS-0,0125 Ihp-fnp	**26,5**	Km/h	
NS =	**E**		
Cálculo del pocentaje de demora			
Ihp= IH/(FHP*Fp*fg)	**940**	vl/h	
Fg:ajuste por terreno	1		
Porcentaje base de demora, **BTSF**			
BTSF= 100(1-e^-0,000879Ihp)	56,2	%	
Porcentaje de demora,**PTSF**			
PTSF=BPTSF+Fd/np	**56,2**	%	
Fd/np=	0		
NS =	**C**		
TIPO DE CARRETERA	**CLASE**	**II**	
NIVEL DE SERVICIO	**C**		

TRAMO: ACCESO POLÍGONO OESTE ENTRADA

Año 2020
IMD Total =

Datos de entrada			
Intensidad horaria, **IH**	933	v/h	
% IMD			
Factor de hora punta, **FHP**	1		
%medio de pesados, P_T	7,0%		
Porcentaje de veh. de recreo, P_R	0,0%		
Ancho de carril	3,50	m	
Ancho de arcén	2,50	m	
Fls: ajuste ancho de carril y arcén	0,7		
Porcentaje de adelantamiento prohibido	0%		
Reparto por sentido	50/50		
fnp: ajuste por zonas sin adelantamiento	1		
Factor de usuario, fu	1		
Terreno	LLANO		
Coeficientes de equivalencia (Velocidad media)			
E_T	1,2		
E_R	1		
Factor de pesados, **fp** (Velocidad media)	**0,986**		
Número de carriles, N	2		
Velocidad libre básica, **BFFS**	40	Km/h	
Coeficientes de equivalencia (% demora)			
E_T	1,1		
E_R	1		
Factor de pesados, **fp** (% demora)	**0,993**		
Cálculo del nivel de servicio			
Cálculo de la velocidad media			
Ihp= IH/(FHP*Fp*fg)	**946**	vl/h	
Fg:ajuste por terreno	1		
Velocidad corregida, **FFS**			
FFS=BFFS-Fls-Fa	**39,3**	Km/h	
Puntos de acceso por km	0		
Fa: ajuste por puntos de acceso	0,0		
Velocidad media, **ATS**			
ATS=FFS-0,0125 Ihp-fnp	**26,5**	Km/h	
NS =	**E**		
Cálculo del pocentaje de demora			
Ihp= IH/(FHP*Fp*fg)	**940**	vl/h	
Fg:ajuste por terreno	1		
Porcentaje base de demora, **BTSF**			
BTSF= 100(1-e^-0,000879Ihp)	56,2	%	
Porcentaje de demora,**PTSF**			
PTSF=BPTSF+Fd/np	**56,2**	%	
Fd/np=	0		
NS =	**C**		
TIPO DE CARRETERA	**CLASE**	**II**	
NIVEL DE SERVICIO	**C**		

PROYECTO: ENLACE N-332 - POLIGONO BENIDORM - VIAL DISCOTECAS. ESCENARIO 1 LABORABLES

TRAMO: ACCESO POLÍGONO OESTE SALIDA

Año 2040
IMD Total =

Datos de entrada			
Intensidad horaria, **IH**	1.242	v/h	
% IMD			
Factor de hora punta, **FHP**	1		
%medio de pesados, P_T	7,0%		
Porcentaje de veh. de recreo, P_R	0,0%		
Ancho de carril	3,50	m	
Ancho de arcén	2,50	m	
Fls: ajuste ancho de carril y arcén	0,7		
Porcentaje de adelantamiento prohibido	0%		
Reparto por sentido	50/50		
fnp: ajuste por zonas sin adelantamiento	1		
Factor de usuario, fu	1		
Terreno	LLANO		
Coeficientes de equivalencia (Velocidad media)			
E_T	1,1		
E_R	1		
Factor de pesados, **fp** (Velocidad media)	**0,993**		
Número de carriles, N	2		
Velocidad libre básica, **BFFS**	40	Km/h	
Coeficientes de equivalencia (% demora)			
E_T	1		
E_R	1		
Factor de pesados, **fp** (% demora)	**1,000**		
Cálculo del nivel de servicio			
Cálculo de la velocidad media			
Ihp= IH/(FHP*Fp*fg)	**1251**	vl/h	
Fg:ajuste por terreno	1		
Velocidad corregida, **FFS**			
FFS=BFFS-Fls-Fa	**39,3**	Km/h	
Puntos de acceso por km	0		
Fa: ajuste por puntos de acceso	0,0		
Velocidad media, **ATS**			
ATS=FFS-0,0125 Ihp-fnp	**22,7**	Km/h	
NS =	**E**		
Cálculo del pocentaje de demora			
Ihp= IH/(FHP*Fp*fg)	**1242**	vl/h	
Fg:ajuste por terreno	1		
Porcentaje base de demora, **BTSF**			
BTSF= 100(1-e^-0,000879Ihp)	66,4	%	
Porcentaje de demora,**PTSF**			
PTSF=BPTSF+Fd/np	**66,4**	%	
Fd/np=	0		
NS =	**D**		
TIPO DE CARRETERA	**CLASE**	**II**	
NIVEL DE SERVICIO	**D**		

TRAMO: ACCESO POLÍGONO OESTE ENTRADA

Año 2040
IMD Total =

Datos de entrada			
Intensidad horaria, **IH**	1.242	v/h	
% IMD			
Factor de hora punta, **FHP**	1		
%medio de pesados, P_T	7,0%		
Porcentaje de veh. de recreo, P_R	0,0%		
Ancho de carril	3,50	m	
Ancho de arcén	2,50	m	
Fls: ajuste ancho de carril y arcén	0,7		
Porcentaje de adelantamiento prohibido	0%		
Reparto por sentido	50/50		
fnp: ajuste por zonas sin adelantamiento	1		
Factor de usuario, fu	1		
Terreno	LLANO		
Coeficientes de equivalencia (Velocidad media)			
E_T	1,1		
E_R	1		
Factor de pesados, **fp** (Velocidad media)	**0,993**		
Número de carriles, N	2		
Velocidad libre básica, **BFFS**	40	Km/h	
Coeficientes de equivalencia (% demora)			
E_T	1		
E_R	1		
Factor de pesados, **fp** (% demora)	**1,000**		
Cálculo del nivel de servicio			
Cálculo de la velocidad media			
Ihp= IH/(FHP*Fp*fg)	**1251**	vl/h	
Fg:ajuste por terreno	1		
Velocidad corregida, **FFS**			
FFS=BFFS-Fls-Fa	**39,3**	Km/h	
Puntos de acceso por km	0		
Fa: ajuste por puntos de acceso	0,0		
Velocidad media, **ATS**			
ATS=FFS-0,0125 Ihp-fnp	**22,7**	Km/h	
NS =	**E**		
Cálculo del pocentaje de demora			
Ihp= IH/(FHP*Fp*fg)	**1242**	vl/h	
Fg:ajuste por terreno	1		
Porcentaje base de demora, **BTSF**			
BTSF= 100(1-e^-0,000879Ihp)	66,4	%	
Porcentaje de demora,**PTSF**			
PTSF=BPTSF+Fd/np	**66,4**	%	
Fd/np=	0		
NS =	**D**		
TIPO DE CARRETERA	**CLASE**	**II**	
NIVEL DE SERVICIO	**D**		

CÁLCULO DE NIVELES DE SERVICIO

PROYECTO: ENLACE N-332 - POLIGONO BENIDORM - VIAL DISCOTECAS. ESCENARIO 1 LABORABLES

TRAMO: ACCESO POLÍGONO ESTE ENTRADA

Año 2020
IMD Total =

Datos de entrada			
Intensidad horaria, **IH**	509	v/h	
% IMD			
Factor de hora punta, **FHP**	1		
%medio de pesados, P_T	7,0%		
Porcentaje de veh. de recreo, P_R	0,0%		
Ancho de carril	3,50	m	
Ancho de arcén	2,50	m	
FIs: ajuste ancho de carril y arcén	0,7		
Porcentaje de adelantamiento prohibido	0%		
Reparto por sentido	50/50		
fnp: ajuste por zonas sin adelantamiento	1		
Factor de usuario, fu	1		
Terreno	LLANO		
Coeficientes de equivalencia (Velocidad media)			
E_T	1,7		
E_R	1		
Factor de pesados, **fp** (Velocidad media)	**0,953**		
Número de carriles, N	2		
Velocidad libre básica, **BFFS**	40	Km/h	
Coeficientes de equivalencia (% demora)			
E_T	1,1		
E_R	1		
Factor de pesados, **fp** (% demora)	**0,993**		
Cálculo del nivel de servicio			
Cálculo de la velocidad media			
Ihp= IH/(FHP*Fp*fg)	**533**	vl/h	
Fg:ajuste por terreno	1		
Velocidad corregida, **FFS**			
FFS=BFFS-FIs-Fa	**39,3**	Km/h	
Puntos de acceso por km	0		
Fa: ajuste por puntos de acceso	0,0		
Velocidad media, **ATS**			
ATS=FFS-0,0125 Ihp-fnp	**31,6**	Km/h	
NS =	**E**		
Cálculo del pocentaje de demora			
Ihp= IH/(FHP*Fp*fg)	**512**	vl/h	
Fg:ajuste por terreno	1		
Porcentaje base de demora, **BTSF**			
BTSF= 100(1-e^-0,000879Ihp)	36,2	%	
Porcentaje de demora,**PTSF**			
PTSF=BPTSF+Fd/np	**36,2**	%	
Fd/np=	0		
NS =	**B**		
TIPO DE CARRETERA	**CLASE**	**II**	
NIVEL DE SERVICIO	**B**		

TRAMO: ACCESO POLÍGONO ESTE SALIDA

Año 2020
IMD Total =

Datos de entrada			
Intensidad horaria, **IH**	853	v/h	
% IMD			
Factor de hora punta, **FHP**	1		
%medio de pesados, P_T	7,0%		
Porcentaje de veh. de recreo, P_R	0,0%		
Ancho de carril	3,50	m	
Ancho de arcén	2,50	m	
FIs: ajuste ancho de carril y arcén	0,7		
Porcentaje de adelantamiento prohibido	0%		
Reparto por sentido	50/50		
fnp: ajuste por zonas sin adelantamiento	1		
Factor de usuario, fu	1		
Terreno	LLANO		
Coeficientes de equivalencia (Velocidad media)			
E_T	1,2		
E_R	1		
Factor de pesados, **fp** (Velocidad media)	**0,986**		
Número de carriles, N	2		
Velocidad libre básica, **BFFS**	40	Km/h	
Coeficientes de equivalencia (% demora)			
E_T	1,1		
E_R	1		
Factor de pesados, **fp** (% demora)	**0,993**		
Cálculo del nivel de servicio			
Cálculo de la velocidad media			
Ihp= IH/(FHP*Fp*fg)	**864**	vl/h	
Fg:ajuste por terreno	1		
Velocidad corregida, **FFS**			
FFS=BFFS-FIs-Fa	**39,3**	Km/h	
Puntos de acceso por km	0		
Fa: ajuste por puntos de acceso	0,0		
Velocidad media, **ATS**			
ATS=FFS-0,0125 Ihp-fnp	**27,5**	Km/h	
NS =	**E**		
Cálculo del pocentaje de demora			
Ihp= IH/(FHP*Fp*fg)	**858**	vl/h	
Fg:ajuste por terreno	1		
Porcentaje base de demora, **BTSF**			
BTSF= 100(1-e^-0,000879Ihp)	53,0	%	
Porcentaje de demora,**PTSF**			
PTSF=BPTSF+Fd/np	**53,0**	%	
Fd/np=	0		
NS =	**C**		
TIPO DE CARRETERA	**CLASE**	**II**	
NIVEL DE SERVICIO	**C**		

PROYECTO: ENLACE N-332 - POLIGONO BENIDORM - VIAL DISCOTECAS. ESCENARIO 1 LABORABLES

TRAMO: ACCESO POLÍGONO ESTE ENTRADA

Año 2040
IMD Total =

Datos de entrada			
Intensidad horaria, **IH**	677	v/h	
% IMD			
Factor de hora punta, **FHP**	1		
%medio de pesados, P_T	7,0%		
Porcentaje de veh. de recreo, P_R	0,0%		
Ancho de carril	3,50	m	
Ancho de arcén	2,50	m	
FIs: ajuste ancho de carril y arcén	0,7		
Porcentaje de adelantamiento prohibido	0%		
Reparto por sentido	50/50		
fnp: ajuste por zonas sin adelantamiento	1		
Factor de usuario, fu	1		
Terreno	LLANO		
Coeficientes de equivalencia (Velocidad media)			
E_T	1,2		
E_R	1		
Factor de pesados, **fp** (Velocidad media)	**0,986**		
Número de carriles, N	2		
Velocidad libre básica, **BFFS**	40	Km/h	
Coeficientes de equivalencia (% demora)			
E_T	1,1		
E_R	1		
Factor de pesados, **fp** (% demora)	**0,993**		
Cálculo del nivel de servicio			
Cálculo de la velocidad media			
Ihp= IH/(FHP*Fp*fg)	**686**	vl/h	
Fg:ajuste por terreno	1		
Velocidad corregida, **FFS**			
FFS=BFFS-FIs-Fa	**39,3**	Km/h	
Puntos de acceso por km	0		
Fa: ajuste por puntos de acceso	0,0		
Velocidad media, **ATS**			
ATS=FFS-0,0125 Ihp-fnp	**29,7**	Km/h	
NS =	**E**		
Cálculo del pocentaje de demora			
Ihp= IH/(FHP*Fp*fg)	**682**	vl/h	
Fg:ajuste por terreno	1		
Porcentaje base de demora, **BTSF**			
BTSF= 100(1-e^-0,000879Ihp)	45,1	%	
Porcentaje de demora,**PTSF**			
PTSF=BPTSF+Fd/np	**45,1**	%	
Fd/np=	0		
NS =	**B**		
TIPO DE CARRETERA	**CLASE**	**II**	
NIVEL DE SERVICIO	**B**		

TRAMO: ACCESO POLÍGONO ESTE SALIDA

Año 2040
IMD Total =

Datos de entrada			
Intensidad horaria, **IH**	1.135	v/h	
% IMD			
Factor de hora punta, **FHP**	1		
%medio de pesados, P_T	7,0%		
Porcentaje de veh. de recreo, P_R	0,0%		
Ancho de carril	3,50	m	
Ancho de arcén	2,50	m	
FIs: ajuste ancho de carril y arcén	0,7		
Porcentaje de adelantamiento prohibido	0%		
Reparto por sentido	50/50		
fnp: ajuste por zonas sin adelantamiento	1		
Factor de usuario, fu	1		
Terreno	LLANO		
Coeficientes de equivalencia (Velocidad media)			
E_T	1,2		
E_R	1		
Factor de pesados, **fp** (Velocidad media)	**0,986**		
Número de carriles, N	2		
Velocidad libre básica, **BFFS**	40	Km/h	
Coeficientes de equivalencia (% demora)			
E_T	1,1		
E_R	1		
Factor de pesados, **fp** (% demora)	**0,993**		
Cálculo del nivel de servicio			
Cálculo de la velocidad media			
Ihp= IH/(FHP*Fp*fg)	**1150**	vl/h	
Fg:ajuste por terreno	1		
Velocidad corregida, **FFS**			
FFS=BFFS-FIs-Fa	**39,3**	Km/h	
Puntos de acceso por km	0		
Fa: ajuste por puntos de acceso	0,0		
Velocidad media, **ATS**			
ATS=FFS-0,0125 Ihp-fnp	**23,9**	Km/h	
NS =	**E**		
Cálculo del pocentaje de demora			
Ihp= IH/(FHP*Fp*fg)	**1142**	vl/h	
Fg:ajuste por terreno	1		
Porcentaje base de demora, **BTSF**			
BTSF= 100(1-e^-0,000879Ihp)	63,4	%	
Porcentaje de demora,**PTSF**			
PTSF=BPTSF+Fd/np	**63,4**	%	
Fd/np=	0		
NS =	**C**		
TIPO DE CARRETERA	**CLASE**	**II**	
NIVEL DE SERVICIO	**C**		

CÁLCULO DE NIVELES DE SERVICIO

PROYECTO: ENLACE N-332 - POLIGONO BENIDORM - VIAL DISCOTECAS. ESCENARIO 1 LABORABLES

TRAMO: RAMAL SALIDA N-332 HACIA CV-70 DESDE EL ESTE

Año 2020
IMD Total =

Datos de entrada		
Intensidad horaria, **IH**	181	v/h
% IMD		
Factor de hora punta, **FHP**	1	
%medio de pesados, P_T	7,0%	
Porcentaje de veh. de recreo, P_R	0,0%	
Ancho de carril	3,50	m
Ancho de arcén	2,50	m
Fls: ajuste ancho de carril y arcén	0,7	
Porcentaje de adelantamiento prohibido	0%	
Reparto por sentido	50/50	
fnp: ajuste por zonas sin adelantamiento	1	
Factor de usuario, fu	1	
Terreno	LLANO	
Coeficientes de equivalencia (Velocidad media)		
E_T 1,7		
E_R 1		
Factor de pesados, **fp** (Velocidad media)	**0,953**	
Número de carriles, N	1	
Velocidad libre básica, **BFFS**	30	Km/h
Coeficientes de equivalencia (% demora)		
E_T 1,1		
E_R 1		
Factor de pesados, **fp** (% demora)	**0,993**	
Cálculo del nivel de servicio		
Cálculo de la velocidad media		
Ihp= IH/(FHP*Fp*fg)	**190**	vl/h
Fg:ajuste por terreno 1		
Velocidad corregida, **FFS**		
FFS=BFFS-Fls-Fa	**29,3**	Km/h
Puntos de acceso por km	0	
Fa: ajuste por puntos de acceso	0,0	
Velocidad media, **ATS**		
ATS=FFS-0,0125 Ihp-fnp	**25,9**	Km/h
NS =	**E**	
Cálculo del pocentaje de demora		
Ihp= IH/(FHP*Fp*fg)	**182**	vl/h
Fg:ajuste por terreno 1		
Porcentaje base de demora, **BTSF**		
BTSF= 100(1-e^-0,000879Ihp)	14,8	%
Porcentaje de demora,**PTSF**		
PTSF=BPTSF+Fd/np	**14,8**	%
Fd/np=	0	
NS =	**A**	
TIPO DE CARRETERA CLASE	II	
NIVEL DE SERVICIO	**A**	

TRAMO: RAMAL SALIDA N-332 HACIA CV-70 DESDE EL OESTE

Año 2020
IMD Total =

Datos de entrada		
Intensidad horaria, **IH**	508	v/h
% IMD		
Factor de hora punta, **FHP**	1	
%medio de pesados, P_T	7,0%	
Porcentaje de veh. de recreo, P_R	0,0%	
Ancho de carril	3,50	m
Ancho de arcén	2,50	m
Fls: ajuste ancho de carril y arcén	0,7	
Porcentaje de adelantamiento prohibido	0%	
Reparto por sentido	50/50	
fnp: ajuste por zonas sin adelantamiento	1	
Factor de usuario, fu	1	
Terreno	LLANO	
Coeficientes de equivalencia (Velocidad media)		
E_T 1,7		
E_R 1		
Factor de pesados, **fp** (Velocidad media)	**0,953**	
Número de carriles, N	1	
Velocidad libre básica, **BFFS**	30	Km/h
Coeficientes de equivalencia (% demora)		
E_T 1,1		
E_R 1		
Factor de pesados, **fp** (% demora)	**0,993**	
Cálculo del nivel de servicio		
Cálculo de la velocidad media		
Ihp= IH/(FHP*Fp*fg)	**533**	vl/h
Fg:ajuste por terreno 1		
Velocidad corregida, **FFS**		
FFS=BFFS-Fls-Fa	**29,3**	Km/h
Puntos de acceso por km	0	
Fa: ajuste por puntos de acceso	0,0	
Velocidad media, **ATS**		
ATS=FFS-0,0125 Ihp-fnp	**21,6**	Km/h
NS =	**E**	
Cálculo del pocentaje de demora		
Ihp= IH/(FHP*Fp*fg)	**512**	vl/h
Fg:ajuste por terreno 1		
Porcentaje base de demora, **BTSF**		
BTSF= 100(1-e^-0,000879Ihp)	36,2	%
Porcentaje de demora,**PTSF**		
PTSF=BPTSF+Fd/np	**36,2**	%
Fd/np=	0	
NS =	**B**	
TIPO DE CARRETERA CLASE	II	
NIVEL DE SERVICIO	**B**	

PROYECTO: ENLACE N-332 - POLIGONO BENIDORM - VIAL DISCOTECAS. ESCENARIO 1 LABORABLES

TRAMO: RAMAL SALIDA N-332 HACIA CV-70 DESDE EL ESTE

Año 2040
IMD Total =

Datos de entrada		
Intensidad horaria, **IH**	241	v/h
% IMD		
Factor de hora punta, **FHP**	1	
%medio de pesados, P_T	7,0%	
Porcentaje de veh. de recreo, P_R	0,0%	
Ancho de carril	3,50	m
Ancho de arcén	2,50	m
Fls: ajuste ancho de carril y arcén	0,7	
Porcentaje de adelantamiento prohibido	0%	
Reparto por sentido	50/50	
fnp: ajuste por zonas sin adelantamiento	1	
Factor de usuario, fu	1	
Terreno	LLANO	
Coeficientes de equivalencia (Velocidad media)		
E_T 1,7		
E_R 1		
Factor de pesados, **fp** (Velocidad media)	**0,953**	
Número de carriles, N	1	
Velocidad libre básica, **BFFS**	30	Km/h
Coeficientes de equivalencia (% demora)		
E_T 1,1		
E_R 1		
Factor de pesados, **fp** (% demora)	**0,993**	
Cálculo del nivel de servicio		
Cálculo de la velocidad media		
Ihp= IH/(FHP*Fp*fg)	**253**	vl/h
Fg:ajuste por terreno 1		
Velocidad corregida, **FFS**		
FFS=BFFS-Fls-Fa	**29,3**	Km/h
Puntos de acceso por km	0	
Fa: ajuste por puntos de acceso	0,0	
Velocidad media, **ATS**		
ATS=FFS-0,0125 Ihp-fnp	**25,1**	Km/h
NS =	**E**	
Cálculo del pocentaje de demora		
Ihp= IH/(FHP*Fp*fg)	**243**	vl/h
Fg:ajuste por terreno 1		
Porcentaje base de demora, **BTSF**		
BTSF= 100(1-e^-0,000879Ihp)	19,2	%
Porcentaje de demora,**PTSF**		
PTSF=BPTSF+Fd/np	**19,2**	%
Fd/np=	0	
NS =	**A**	
TIPO DE CARRETERA CLASE	II	
NIVEL DE SERVICIO	**A**	

TRAMO: RAMAL SALIDA N-332 HACIA CV-70 DESDE EL OESTE

Año 2040
IMD Total =

Datos de entrada		
Intensidad horaria, **IH**	676	v/h
% IMD		
Factor de hora punta, **FHP**	1	
%medio de pesados, P_T	7,0%	
Porcentaje de veh. de recreo, P_R	0,0%	
Ancho de carril	3,50	m
Ancho de arcén	2,50	m
Fls: ajuste ancho de carril y arcén	0,7	
Porcentaje de adelantamiento prohibido	0%	
Reparto por sentido	50/50	
fnp: ajuste por zonas sin adelantamiento	1	
Factor de usuario, fu	1	
Terreno	LLANO	
Coeficientes de equivalencia (Velocidad media)		
E_T 1,2		
E_R 1		
Factor de pesados, **fp** (Velocidad media)	**0,986**	
Número de carriles, N	1	
Velocidad libre básica, **BFFS**	30	Km/h
Coeficientes de equivalencia (% demora)		
E_T 1,1		
E_R 1		
Factor de pesados, **fp** (% demora)	**0,993**	
Cálculo del nivel de servicio		
Cálculo de la velocidad media		
Ihp= IH/(FHP*Fp*fg)	**685**	vl/h
Fg:ajuste por terreno 1		
Velocidad corregida, **FFS**		
FFS=BFFS-Fls-Fa	**29,3**	Km/h
Puntos de acceso por km	0	
Fa: ajuste por puntos de acceso	0,0	
Velocidad media, **ATS**		
ATS=FFS-0,0125 Ihp-fnp	**19,7**	Km/h
NS =	**E**	
Cálculo del pocentaje de demora		
Ihp= IH/(FHP*Fp*fg)	**681**	vl/h
Fg:ajuste por terreno 1		
Porcentaje base de demora, **BTSF**		
BTSF= 100(1-e^-0,000879Ihp)	45,0	%
Porcentaje de demora,**PTSF**		
PTSF=BPTSF+Fd/np	**45,0**	%
Fd/np=	0	
NS =	**B**	
TIPO DE CARRETERA CLASE	II	
NIVEL DE SERVICIO	**B**	

CÁLCULO DE NIVELES DE SERVICIO

PROYECTO: ENLACE N-332 - POLIGONO BENIDORM - VIAL DISCOTECAS

TRAMO: RAMAL SALIDA N-332 HACIA CV-70 DESDE EL ESTE

Año 2020
IMD Total =

Datos de entrada			
Intensidad horaria, **IH**	181	v/h	
% IMD			
Factor de hora punta, **FHP**	1		
%medio de pesados, P_T	7,0%		
Porcentaje de veh. de recreo, P_R	0,0%		
Ancho de carril	3,50	m	
Ancho de arcén	2,50	m	
Fls: ajuste ancho de carril y arcén	0,7		
Porcentaje de adelantamiento prohibido	0%		
Reparto por sentido	50/50		
fnp: ajuste por zonas sin adelantamiento	1		
Factor de usuario, fu	1		
Terreno	LLANO		
Coeficientes de equivalencia (Velocidad media)			
E_T	1,7		
E_R	1		
Factor de pesados, **fp** (Velocidad media)	**0,953**		
Número de carriles, N	1		
Velocidad libre básica, **BFFS**	30	Km/h	
Coeficientes de equivalencia (% demora)			
E_T	1,1		
E_R	1		
Factor de pesados, **fp** (% demora)	**0,993**		
Cálculo del nivel de servicio			
Cálculo de la velocidad media			
Ihp= IH/(FHP*Fp*fg)	**190**	vl/h	
Fg:ajuste por terreno	1		
Velocidad corregida, **FFS**			
FFS=BFFS-Fls-Fa	**29,3**	Km/h	
Puntos de acceso por km	0		
Fa: ajuste por puntos de acceso	0,0		
Velocidad media, **ATS**			
ATS=FFS-0,0125 Ihp-fnp	**25,9**	Km/h	
NS =	**E**		
Cálculo del pocentaje de demora			
Ihp= IH/(FHP*Fp*fg)	**182**	vl/h	
Fg:ajuste por terreno	1		
Porcentaje base de demora, **BTSF**			
BTSF= 100(1-e^-0,000879Ihp)	14,8	%	
Porcentaje de demora,**PTSF**			
PTSF=BPTSF+Fd/np	**14,8**	%	
Fd/np=	0		
NS =	**A**		
TIPO DE CARRETERA	**CLASE**	II	
NIVEL DE SERVICIO	**A**		

PROYECTO: ENLACE N-332 - POLIGONO BENIDORM - VIAL DISCOTECAS

TRAMO: RAMAL SALIDA N-332 HACIA CV-70 DESDE EL ESTE

Año 2020
IMD Total =

Datos de entrada			
Intensidad horaria, **IH**	508	v/h	
% IMD			
Factor de hora punta, **FHP**	1		
%medio de pesados, P_T	7,0%		
Porcentaje de veh. de recreo, P_R	0,0%		
Ancho de carril	3,50	m	
Ancho de arcén	2,50	m	
Fls: ajuste ancho de carril y arcén	0,7		
Porcentaje de adelantamiento prohibido	0%		
Reparto por sentido	50/50		
fnp: ajuste por zonas sin adelantamiento	1		
Factor de usuario, fu	1		
Terreno	LLANO		
Coeficientes de equivalencia (Velocidad media)			
E_T	1,7		
E_R	1		
Factor de pesados, **fp** (Velocidad media)	**0,953**		
Número de carriles, N	1		
Velocidad libre básica, **BFFS**	30	Km/h	
Coeficientes de equivalencia (% demora)			
E_T	1,1		
E_R	1		
Factor de pesados, **fp** (% demora)	**0,993**		
Cálculo del nivel de servicio			
Cálculo de la velocidad media			
Ihp= IH/(FHP*Fp*fg)	**533**	vl/h	
Fg:ajuste por terreno	1		
Velocidad corregida, **FFS**			
FFS=BFFS-Fls-Fa	**29,3**	Km/h	
Puntos de acceso por km	0		
Fa: ajuste por puntos de acceso	0,0		
Velocidad media, **ATS**			
ATS=FFS-0,0125 Ihp-fnp	**21,6**	Km/h	
NS =	**E**		
Cálculo del pocentaje de demora			
Ihp= IH/(FHP*Fp*fg)	**512**	vl/h	
Fg:ajuste por terreno	1		
Porcentaje base de demora, **BTSF**			
BTSF= 100(1-e^-0,000879Ihp)	36,2	%	
Porcentaje de demora,**PTSF**			
PTSF=BPTSF+Fd/np	**36,2**	%	
Fd/np=	0		
NS =	**B**		
TIPO DE CARRETERA	**CLASE**	II	
NIVEL DE SERVICIO	**B**		

PROYECTO: ENLACE N-332 - POLIGONO BENIDORM - VIAL DISCOTECAS

TRAMO: RAMAL SALIDA N-332 HACIA CV-70 DESDE EL ESTE

Año 2040
IMD Total =

Datos de entrada			
Intensidad horaria, **IH**	241	v/h	
% IMD			
Factor de hora punta, **FHP**	1		
%medio de pesados, P_T	7,0%		
Porcentaje de veh. de recreo, P_R	0,0%		
Ancho de carril	3,50	m	
Ancho de arcén	2,50	m	
Fls: ajuste ancho de carril y arcén	0,7		
Porcentaje de adelantamiento prohibido	0%		
Reparto por sentido	50/50		
fnp: ajuste por zonas sin adelantamiento	1		
Factor de usuario, fu	1		
Terreno	LLANO		
Coeficientes de equivalencia (Velocidad media)			
E_T	1,7		
E_R	1		
Factor de pesados, **fp** (Velocidad media)	**0,953**		
Número de carriles, N	1		
Velocidad libre básica, **BFFS**	30	Km/h	
Coeficientes de equivalencia (% demora)			
E_T	1,1		
E_R	1		
Factor de pesados, **fp** (% demora)	**0,993**		
Cálculo del nivel de servicio			
Cálculo de la velocidad media			
Ihp= IH/(FHP*Fp*fg)	**253**	vl/h	
Fg:ajuste por terreno	1		
Velocidad corregida, **FFS**			
FFS=BFFS-Fls-Fa	**29,3**	Km/h	
Puntos de acceso por km	0		
Fa: ajuste por puntos de acceso	0,0		
Velocidad media, **ATS**			
ATS=FFS-0,0125 Ihp-fnp	**25,1**	Km/h	
NS =	**E**		
Cálculo del pocentaje de demora			
Ihp= IH/(FHP*Fp*fg)	**243**	vl/h	
Fg:ajuste por terreno	1		
Porcentaje base de demora, **BTSF**			
BTSF= 100(1-e^-0,000879Ihp)	19,2	%	
Porcentaje de demora,**PTSF**			
PTSF=BPTSF+Fd/np	**19,2**	%	
Fd/np=	0		
NS =	**A**		
TIPO DE CARRETERA	**CLASE**	II	
NIVEL DE SERVICIO	**A**		

PROYECTO: ENLACE N-332 - POLIGONO BENIDORM - VIAL DISCOTECAS

TRAMO: RAMAL SALIDA N-332 HACIA CV-70 DESDE E

Año 2040
IMD Total =

Datos de entrada			
Intensidad horaria, **IH**	676	v/h	
% IMD			
Factor de hora punta, **FHP**	1		
%medio de pesados, P_T	7,0%		
Porcentaje de veh. de recreo, P_R	0,0%		
Ancho de carril	3,50	m	
Ancho de arcén	2,50	m	
Fls: ajuste ancho de carril y arcén	0,7		
Porcentaje de adelantamiento prohibido	0%		
Reparto por sentido	50/50		
fnp: ajuste por zonas sin adelantamiento	1		
Factor de usuario, fu	1		
Terreno	LLANO		
Coeficientes de equivalencia (Velocidad media)			
E_T	1,2		
E_R	1		
Factor de pesados, **fp** (Velocidad media)	**0,986**		
Número de carriles, N	1		
Velocidad libre básica, **BFFS**	30	Km/h	
Coeficientes de equivalencia (% demora)			
E_T	1,1		
E_R	1		
Factor de pesados, **fp** (% demora)	**0,993**		
Cálculo del nivel de servicio			
Cálculo de la velocidad media			
Ihp= IH/(FHP*Fp*fg)	**685**	vl/h	
Fg:ajuste por terreno	1		
Velocidad corregida, **FFS**			
FFS=BFFS-Fls-Fa	**29,3**	Km/h	
Puntos de acceso por km	0		
Fa: ajuste por puntos de acceso	0,0		
Velocidad media, **ATS**			
ATS=FFS-0,0125 Ihp-fnp	**19,7**	Km/h	
NS =	**E**		
Cálculo del pocentaje de demora			
Ihp= IH/(FHP*Fp*fg)	**681**	vl/h	
Fg:ajuste por terreno	1		
Porcentaje base de demora, **BTSF**			
BTSF= 100(1-e^-0,000879Ihp)	45,0	%	
Porcentaje de demora,**PTSF**			
PTSF=BPTSF+Fd/np	**45,0**	%	
Fd/np=	0		
NS =	**B**		
TIPO DE CARRETERA	**CLASE**	II	
NIVEL DE SERVICIO	**B**		

CÁLCULO DE NIVELES DE SERVICIO

PROYECTO: ENLACE N-332 - POLIGONO BENIDORM - VIAL DISCOTECAS. ESCENARIO 1 LABORABLES

TRAMO: VIA DE SERVICIO CC ESTE

Año 2020
IMD Total =

Datos de entrada		
Intensidad horaria, **IH**	740	v/h
% IMD		
Factor de hora punta, **FHP**	1	
%medio de pesados, P_T	7,0%	
Porcentaje de veh. de recreo, P_R	0,0%	
Ancho de carril	3,50	m
Ancho de arcén	2,50	m
Fls: ajuste ancho de carril y arcén	0,7	
Porcentaje de adelantamiento prohibido	0%	
Reparto por sentido	50/50	
fnp: ajuste por zonas sin adelantamiento	1	
Factor de usuario, fu	1	
Terreno	LLANO	
Coeficientes de equivalencia (Velocidad media)		
E_T 1,2		
E_R 1		
Factor de pesados, **fp** (Velocidad media)	**0,986**	
Número de carriles, N	1	
Velocidad libre básica, **BFFS**	40	Km/h
Coeficientes de equivalencia (% demora)		
E_T 1,1		
E_R 1		
Factor de pesados, **fp** (% demora)	**0,993**	
Cálculo del nivel de servicio		
Cálculo de la velocidad media		
Ihp= IH/(FHP*Fp*fg)	**750**	vl/h
Fg:ajuste por terreno 1		
Velocidad corregida, **FFS**		
FFS=BFFS-Fls-Fa	**39,3**	Km/h
Puntos de acceso por km	0	
Fa: ajuste por puntos de acceso	0,0	
Velocidad media, **ATS**		
ATS=FFS-0,0125 Ihp-fnp	**28,9**	Km/h
NS =	**E**	
Cálculo del pocentaje de demora		
Ihp= IH/(FHP*Fp*fg)	**745**	vl/h
Fg:ajuste por terreno 1		
Porcentaje base de demora, **BTSF**		
BTSF= 100(1-e^-0,000879Ihp)	48,1	%
Porcentaje de demora,**PTSF**		
PTSF=BPTSF+Fd/np	**48,1**	%
Fd/np=	0	
NS =	**B**	
TIPO DE CARRETERA	**CLASE**	II
NIVEL DE SERVICIO	**B**	

PROYECTO: ENLACE N-332 - POLIGONO BENIDORM - VIAL DISCOTECAS. ESCENARIO 1 LABORABLES

TRAMO:

Año 2020
IMD Total =

Datos de entrada		
Intensidad horaria, **IH**		v/h
% IMD		
Factor de hora punta, **FHP**	1	
%medio de pesados, P_T	7,0%	
Porcentaje de veh. de recreo, P_R	0,0%	
Ancho de carril	3,50	m
Ancho de arcén	2,50	m
Fls: ajuste ancho de carril y arcén	0,7	
Porcentaje de adelantamiento prohibido	0%	
Reparto por sentido	50/50	
fnp: ajuste por zonas sin adelantamiento	1	
Factor de usuario, fu	1	
Terreno	LLANO	
Coeficientes de equivalencia (Velocidad media)		
E_T 1,7		
E_R 1		
Factor de pesados, **fp** (Velocidad media)	**0,953**	
Número de carriles, N	1	
Velocidad libre básica, **BFFS**	30	Km/h
Coeficientes de equivalencia (% demora)		
E_T 1,1		
E_R 1		
Factor de pesados, **fp** (% demora)	**0,993**	
Cálculo del nivel de servicio		
Cálculo de la velocidad media		
Ihp= IH/(FHP*Fp*fg)	**0**	vl/h
Fg:ajuste por terreno 1		
Velocidad corregida, **FFS**		
FFS=BFFS-Fls-Fa	**29,3**	Km/h
Puntos de acceso por km	0	
Fa: ajuste por puntos de acceso	0,0	
Velocidad media, **ATS**		
ATS=FFS-0,0125 Ihp-fnp	**28,3**	Km/h
NS =	**E**	
Cálculo del pocentaje de demora		
Ihp= IH/(FHP*Fp*fg)	**0**	vl/h
Fg:ajuste por terreno 1		
Porcentaje base de demora, **BTSF**		
BTSF= 100(1-e^-0,000879Ihp)	0,0	%
Porcentaje de demora,**PTSF**		
PTSF=BPTSF+Fd/np	**0,0**	%
Fd/np=	0	
NS =	**A**	
TIPO DE CARRETERA	**CLASE**	II
NIVEL DE SERVICIO	**A**	

PROYECTO: ENLACE N-332 - POLIGONO BENIDORM - VIAL DISCOTECAS. ESCENARIO 1 LABORABLES

TRAMO: VIA DE SERVICIO CC ESTE

Año 2040
IMD Total =

Datos de entrada		
Intensidad horaria, **IH**	1.042	v/h
% IMD		
Factor de hora punta, **FHP**	1	
%medio de pesados, P_T	7,0%	
Porcentaje de veh. de recreo, P_R	0,0%	
Ancho de carril	3,50	m
Ancho de arcén	2,50	m
Fls: ajuste ancho de carril y arcén	0,7	
Porcentaje de adelantamiento prohibido	0%	
Reparto por sentido	50/50	
fnp: ajuste por zonas sin adelantamiento	1	
Factor de usuario, fu	1	
Terreno	LLANO	
Coeficientes de equivalencia (Velocidad media)		
E_T 1,2		
E_R 1		
Factor de pesados, **fp** (Velocidad media)	**0,986**	
Número de carriles, N	1	
Velocidad libre básica, **BFFS**	40	Km/h
Coeficientes de equivalencia (% demora)		
E_T 1,1		
E_R 1		
Factor de pesados, **fp** (% demora)	**0,993**	
Cálculo del nivel de servicio		
Cálculo de la velocidad media		
Ihp= IH/(FHP*Fp*fg)	**1057**	vl/h
Fg:ajuste por terreno 1		
Velocidad corregida, **FFS**		
FFS=BFFS-Fls-Fa	**39,3**	Km/h
Puntos de acceso por km	0	
Fa: ajuste por puntos de acceso	0,0	
Velocidad media, **ATS**		
ATS=FFS-0,0125 Ihp-fnp	**25,1**	Km/h
NS =	**E**	
Cálculo del pocentaje de demora		
Ihp= IH/(FHP*Fp*fg)	**1049**	vl/h
Fg:ajuste por terreno 1		
Porcentaje base de demora, **BTSF**		
BTSF= 100(1-e^-0,000879Ihp)	60,2	%
Porcentaje de demora,**PTSF**		
PTSF=BPTSF+Fd/np	**60,2**	%
Fd/np=	0	
NS =	**C**	
TIPO DE CARRETERA	**CLASE**	II
NIVEL DE SERVICIO	**C**	

PROYECTO: ENLACE N-332 - POLIGONO BENIDORM - VIAL DISCOTECAS. ESCENARIO 1 LABORABLES

TRAMO: 0

Año 2040
IMD Total =

Datos de entrada		
Intensidad horaria, **IH**		v/h
% IMD		
Factor de hora punta, **FHP**	1	
%medio de pesados, P_T	7,0%	
Porcentaje de veh. de recreo, P_R	0,0%	
Ancho de carril	3,50	m
Ancho de arcén	2,50	m
Fls: ajuste ancho de carril y arcén	0,7	
Porcentaje de adelantamiento prohibido	0%	
Reparto por sentido	50/50	
fnp: ajuste por zonas sin adelantamiento	1	
Factor de usuario, fu	1	
Terreno	LLANO	
Coeficientes de equivalencia (Velocidad media)		
E_T 1,7		
E_R 1		
Factor de pesados, **fp** (Velocidad media)	**0,953**	
Número de carriles, N	1	
Velocidad libre básica, **BFFS**	30	Km/h
Coeficientes de equivalencia (% demora)		
E_T 1,1		
E_R 1		
Factor de pesados, **fp** (% demora)	**0,993**	
Cálculo del nivel de servicio		
Cálculo de la velocidad media		
Ihp= IH/(FHP*Fp*fg)	**0**	vl/h
Fg:ajuste por terreno 1		
Velocidad corregida, **FFS**		
FFS=BFFS-Fls-Fa	**29,3**	Km/h
Puntos de acceso por km	0	
Fa: ajuste por puntos de acceso	0,0	
Velocidad media, **ATS**		
ATS=FFS-0,0125 Ihp-fnp	**28,3**	Km/h
NS =	**E**	
Cálculo del pocentaje de demora		
Ihp= IH/(FHP*Fp*fg)	**0**	vl/h
Fg:ajuste por terreno 1		
Porcentaje base de demora, **BTSF**		
BTSF= 100(1-e^-0,000879Ihp)	0,0	%
Porcentaje de demora,**PTSF**		
PTSF=BPTSF+Fd/np	**0,0**	%
Fd/np=	0	
NS =	**A**	
TIPO DE CARRETERA	**CLASE**	II
NIVEL DE SERVICIO	**A**	

SÁBADO

CÁLCULO DE NIVELES DE SERVICIO

PROYECTO: ENLACE N-332 - POLIGONO BENIDORM - VIAL DISCOTECAS. ESCENARIO 1 SABADOS

TRAMO: N332-OESTE SENTIDO ALICANTE

Año 2020
IMD Total =

Datos de entrada			
Intensidad horaria, **IH**	656	v/h	
% IMD			
Factor de hora punta, **FHP**	1		
%medio de pesados, P_T	7,0%		
Porcentaje de veh. de recreo, P_R	0,0%		
Ancho de carril	3,50	m	
Ancho de arcén	2,50	m	
Fls: ajuste ancho de carril y arcén	0,7		
Porcentaje de adelantamiento prohibido	0%		
Reparto por sentido	50/50		
fnp: ajuste por zonas sin adelantamiento	1		
Factor de usuario, fu	1		
Terreno	LLANO		
Coeficientes de equivalencia (Velocidad media)			
E_T	1,2		
E_R	1		
Factor de pesados, **fp** (Velocidad media)	**0,986**		
Número de carriles, N	2		
Velocidad libre básica, **BFFS**	100	Km/h	
Coeficientes de equivalencia (% demora)			
E_T	1,1		
E_R	1		
Factor de pesados, **fp** (% demora)	**0,993**		
Cálculo del nivel de servicio			
Cálculo de la velocidad media			
Ihp= IH/(FHP*Fp*fg)	**665**	vl/h	
Fg:ajuste por terreno	1		
Velocidad corregida, **FFS**			
FFS=BFFS-Fls-Fa	**99,3**	Km/h	
Puntos de acceso por km	0		
Fa: ajuste por puntos de acceso	0,0		
Velocidad media, **ATS**			
ATS=FFS-0,0125 Ihp-fnp	**90,0**	Km/h	
NS =	**B**		
Cálculo del pocentaje de demora			
Ihp= IH/(FHP*Fp*fg)	**661**	vl/h	
Fg:ajuste por terreno	1		
Porcentaje base de demora, **BTSF**			
BTSF= 100(1-e^-0,000879Ihp)	44,0	%	
Porcentaje de demora,**PTSF**			
PTSF=BPTSF+Fd/np	**44,0**	%	
Fd/np=	0		
NS =	**B**		
TIPO DE CARRETERA	**CLASE**	**I**	
NIVEL DE SERVICIO	**B**		

TRAMO: N332-OESTE SENTIDO ALTEA

Año 2020
IMD Total =

Datos de entrada			
Intensidad horaria, **IH**	618	v/h	
% IMD			
Factor de hora punta, **FHP**	1		
%medio de pesados, P_T	7,0%		
Porcentaje de veh. de recreo, P_R	0,0%		
Ancho de carril	3,50	m	
Ancho de arcén	2,50	m	
Fls: ajuste ancho de carril y arcén	0,7		
Porcentaje de adelantamiento prohibido	0%		
Reparto por sentido	50/50		
fnp: ajuste por zonas sin adelantamiento	1		
Factor de usuario, fu	1		
Terreno	LLANO		
Coeficientes de equivalencia (Velocidad media)			
E_T	1,2		
E_R	1		
Factor de pesados, **fp** (Velocidad media)	**0,986**		
Número de carriles, N	2		
Velocidad libre básica, **BFFS**	100	Km/h	
Coeficientes de equivalencia (% demora)			
E_T	1,1		
E_R	1		
Factor de pesados, **fp** (% demora)	**0,993**		
Cálculo del nivel de servicio			
Cálculo de la velocidad media			
Ihp= IH/(FHP*Fp*fg)	**626**	vl/h	
Fg:ajuste por terreno	1		
Velocidad corregida, **FFS**			
FFS=BFFS-Fls-Fa	**99,3**	Km/h	
Puntos de acceso por km	0		
Fa: ajuste por puntos de acceso	0,0		
Velocidad media, **ATS**			
ATS=FFS-0,0125 Ihp-fnp	**90,5**	Km/h	
NS =	**A**		
Cálculo del pocentaje de demora			
Ihp= IH/(FHP*Fp*fg)	**622**	vl/h	
Fg:ajuste por terreno	1		
Porcentaje base de demora, **BTSF**			
BTSF= 100(1-e^-0,000879Ihp)	42,1	%	
Porcentaje de demora,**PTSF**			
PTSF=BPTSF+Fd/np	**42,1**	%	
Fd/np=	0		
NS =	**B**		
TIPO DE CARRETERA	**CLASE**	**I**	
NIVEL DE SERVICIO	**B**		

PROYECTO: ENLACE N-332 - POLIGONO BENIDORM - VIAL DISCOTECAS. ESCENARIO 1 SABADOS

TRAMO: N332-OESTE SENTIDO ALICANTE

Año 2040
IMD Total =

Datos de entrada			
Intensidad horaria, **IH**	874	v/h	
% IMD			
Factor de hora punta, **FHP**	1		
%medio de pesados, P_T	7,0%		
Porcentaje de veh. de recreo, P_R	0,0%		
Ancho de carril	3,50	m	
Ancho de arcén	2,50	m	
Fls: ajuste ancho de carril y arcén	0,7		
Porcentaje de adelantamiento prohibido	0%		
Reparto por sentido	50/50		
fnp: ajuste por zonas sin adelantamiento	1		
Factor de usuario, fu	1		
Terreno	LLANO		
Coeficientes de equivalencia (Velocidad media)			
E_T	1,2		
E_R	1		
Factor de pesados, **fp** (Velocidad media)	**0,986**		
Número de carriles, N	2		
Velocidad libre básica, **BFFS**	100	Km/h	
Coeficientes de equivalencia (% demora)			
E_T	1,1		
E_R	1		
Factor de pesados, **fp** (% demora)	**0,993**		
Cálculo del nivel de servicio			
Cálculo de la velocidad media			
Ihp= IH/(FHP*Fp*fg)	**886**	vl/h	
Fg:ajuste por terreno	1		
Velocidad corregida, **FFS**			
FFS=BFFS-Fls-Fa	**99,3**	Km/h	
Puntos de acceso por km	0		
Fa: ajuste por puntos de acceso	0,0		
Velocidad media, **ATS**			
ATS=FFS-0,0125 Ihp-fnp	**87,2**	Km/h	
NS =	**B**		
Cálculo del pocentaje de demora			
Ihp= IH/(FHP*Fp*fg)	**880**	vl/h	
Fg:ajuste por terreno	1		
Porcentaje base de demora, **BTSF**			
BTSF= 100(1-e^-0,000879Ihp)	53,8	%	
Porcentaje de demora,**PTSF**			
PTSF=BPTSF+Fd/np	**53,8**	%	
Fd/np=	0		
NS =	**C**		
TIPO DE CARRETERA	**CLASE**	**I**	
NIVEL DE SERVICIO	**C**		

TRAMO: N332-OESTE SENTIDO ALTEA

Año 2040
IMD Total =

Datos de entrada			
Intensidad horaria, **IH**	822	v/h	
% IMD			
Factor de hora punta, **FHP**	1		
%medio de pesados, P_T	7,0%		
Porcentaje de veh. de recreo, P_R	0,0%		
Ancho de carril	3,50	m	
Ancho de arcén	2,50	m	
Fls: ajuste ancho de carril y arcén	0,7		
Porcentaje de adelantamiento prohibido	0%		
Reparto por sentido	50/50		
fnp: ajuste por zonas sin adelantamiento	1		
Factor de usuario, fu	1		
Terreno	LLANO		
Coeficientes de equivalencia (Velocidad media)			
E_T	1,2		
E_R	1		
Factor de pesados, **fp** (Velocidad media)	**0,986**		
Número de carriles, N	2		
Velocidad libre básica, **BFFS**	100	Km/h	
Coeficientes de equivalencia (% demora)			
E_T	1,1		
E_R	1		
Factor de pesados, **fp** (% demora)	**0,993**		
Cálculo del nivel de servicio			
Cálculo de la velocidad media			
Ihp= IH/(FHP*Fp*fg)	**834**	vl/h	
Fg:ajuste por terreno	1		
Velocidad corregida, **FFS**			
FFS=BFFS-Fls-Fa	**99,3**	Km/h	
Puntos de acceso por km	0		
Fa: ajuste por puntos de acceso	0,0		
Velocidad media, **ATS**			
ATS=FFS-0,0125 Ihp-fnp	**87,9**	Km/h	
NS =	**B**		
Cálculo del pocentaje de demora			
Ihp= IH/(FHP*Fp*fg)	**828**	vl/h	
Fg:ajuste por terreno	1		
Porcentaje base de demora, **BTSF**			
BTSF= 100(1-e^-0,000879Ihp)	51,7	%	
Porcentaje de demora,**PTSF**			
PTSF=BPTSF+Fd/np	**51,7**	%	
Fd/np=	0		
NS =	**C**		
TIPO DE CARRETERA	**CLASE**	**I**	
NIVEL DE SERVICIO	**C**		

CÁLCULO DE NIVELES DE SERVICIO

PROYECTO: ENLACE N-332 - POLIGONO BENIDORM - VIAL DISCOTECAS. ESCENARIO 1 SABADOS

TRAMO: CV-70. BENIDORM CENTRO. SENTIDO LA NUCÍA

Año 2020
IMD Total =

Datos de entrada			
Intensidad horaria, **IH**	556	v/h	
% IMD			
Factor de hora punta, **FHP**	1		
%medio de pesados, P_T	7,0%		
Porcentaje de veh. de recreo, P_R	0,0%		
Ancho de carril	3,50	m	
Ancho de arcén	2,50	m	
Fls: ajuste ancho de carril y arcén	0,7		
Porcentaje de adelantamiento prohibido	0%		
Reparto por sentido	50/50		
fnp: ajuste por zonas sin adelantamiento	1		
Factor de usuario, fu	1		
Terreno	LLANO		
Coeficientes de equivalencia (Velocidad media)			
E_T	1,7		
E_R	1		
Factor de pesados, **fp** (Velocidad media)	**0,953**		
Número de carriles, N	2		
Velocidad libre básica, **BFFS**	60	Km/h	
Coeficientes de equivalencia (% demora)			
E_T	1,1		
E_R	1		
Factor de pesados, **fp** (% demora)	**0,993**		
Cálculo del nivel de servicio			
Cálculo de la velocidad media			
Ihp= IH/(FHP*Fp*fg)	**583**	vl/h	
Fg:ajuste por terreno	1		
Velocidad corregida, **FFS**			
FFS=BFFS-Fls-Fa	**59,3**	Km/h	
Puntos de acceso por km	0		
Fa: ajuste por puntos de acceso	0,0		
Velocidad media, **ATS**			
ATS=FFS-0,0125 Ihp-fnp	**51,0**	Km/h	
NS =	**E**		
Cálculo del pocentaje de demora			
Ihp= IH/(FHP*Fp*fg)	**559**	vl/h	
Fg:ajuste por terreno	1		
Porcentaje base de demora, **BTSF**			
BTSF= 100(1-e^-0,000879Ihp)	38,8	%	
Porcentaje de demora,**PTSF**			
PTSF=BPTSF+Fd/np	**38,8**	%	
Fd/np=	0		
NS =	**B**		
TIPO DE CARRETERA	**CLASE**	**II**	
NIVEL DE SERVICIO		**B**	

PROYECTO: ENLACE N-332 - POLIGONO BENIDORM - VIAL DISCOTECAS. ESCENARIO 1 SABADOS

TRAMO: CV-70. BENIDORM CENTRO. SENTIDO BENIDORM

Año 2020
IMD Total =

Datos de entrada			
Intensidad horaria, **IH**	608	v/h	
% IMD			
Factor de hora punta, **FHP**	1		
%medio de pesados, P_T	7,0%		
Porcentaje de veh. de recreo, P_R	0,0%		
Ancho de carril	3,50	m	
Ancho de arcén	2,50	m	
Fls: ajuste ancho de carril y arcén	0,7		
Porcentaje de adelantamiento prohibido	0%		
Reparto por sentido	50/50		
fnp: ajuste por zonas sin adelantamiento	1		
Factor de usuario, fu	1		
Terreno	LLANO		
Coeficientes de equivalencia (Velocidad media)			
E_T	1,2		
E_R	1		
Factor de pesados, **fp** (Velocidad media)	**0,986**		
Número de carriles, N	2		
Velocidad libre básica, **BFFS**	60	Km/h	
Coeficientes de equivalencia (% demora)			
E_T	1,1		
E_R	1		
Factor de pesados, **fp** (% demora)	**0,993**		
Cálculo del nivel de servicio			
Cálculo de la velocidad media			
Ihp= IH/(FHP*Fp*fg)	**617**	vl/h	
Fg:ajuste por terreno	1		
Velocidad corregida, **FFS**			
FFS=BFFS-Fls-Fa	**59,3**	Km/h	
Puntos de acceso por km	0		
Fa: ajuste por puntos de acceso	0,0		
Velocidad media, **ATS**			
ATS=FFS-0,0125 Ihp-fnp	**50,6**	Km/h	
NS =	**E**		
Cálculo del pocentaje de demora			
Ihp= IH/(FHP*Fp*fg)	**612**	vl/h	
Fg:ajuste por terreno	1		
Porcentaje base de demora, **BTSF**			
BTSF= 100(1-e^-0,000879Ihp)	41,6	%	
Porcentaje de demora,**PTSF**			
PTSF=BPTSF+Fd/np	**41,6**	%	
Fd/np=	0		
NS =	**B**		
TIPO DE CARRETERA	**CLASE**	**II**	
NIVEL DE SERVICIO		**B**	

PROYECTO: ENLACE N-332 - POLIGONO BENIDORM - VIAL DISCOTECAS. ESCENARIO 1 SABADOS

TRAMO: CV-70. BENIDORM CENTRO. SENTIDO LA NUCÍA

Año 2040
IMD Total =

Datos de entrada			
Intensidad horaria, **IH**	740	v/h	
% IMD			
Factor de hora punta, **FHP**	1		
%medio de pesados, P_T	7,0%		
Porcentaje de veh. de recreo, P_R	0,0%		
Ancho de carril	3,50	m	
Ancho de arcén	2,50	m	
Fls: ajuste ancho de carril y arcén	0,7		
Porcentaje de adelantamiento prohibido	0%		
Reparto por sentido	50/50		
fnp: ajuste por zonas sin adelantamiento	1		
Factor de usuario, fu	1		
Terreno	LLANO		
Coeficientes de equivalencia (Velocidad media)			
E_T	1,2		
E_R	1		
Factor de pesados, **fp** (Velocidad media)	**0,986**		
Número de carriles, N	2		
Velocidad libre básica, **BFFS**	60	Km/h	
Coeficientes de equivalencia (% demora)			
E_T	1,1		
E_R	1		
Factor de pesados, **fp** (% demora)	**0,993**		
Cálculo del nivel de servicio			
Cálculo de la velocidad media			
Ihp= IH/(FHP*Fp*fg)	**750**	vl/h	
Fg:ajuste por terreno	1		
Velocidad corregida, **FFS**			
FFS=BFFS-Fls-Fa	**59,3**	Km/h	
Puntos de acceso por km	0		
Fa: ajuste por puntos de acceso	0,0		
Velocidad media, **ATS**			
ATS=FFS-0,0125 Ihp-fnp	**48,9**	Km/h	
NS =	**E**		
Cálculo del pocentaje de demora			
Ihp= IH/(FHP*Fp*fg)	**745**	vl/h	
Fg:ajuste por terreno	1		
Porcentaje base de demora, **BTSF**			
BTSF= 100(1-e^-0,000879Ihp)	48,1	%	
Porcentaje de demora,**PTSF**			
PTSF=BPTSF+Fd/np	**48,1**	%	
Fd/np=	0		
NS =	**B**		
TIPO DE CARRETERA	**CLASE**	**II**	
NIVEL DE SERVICIO		**B**	

PROYECTO: ENLACE N-332 - POLIGONO BENIDORM - VIAL DISCOTECAS. ESCENARIO 1 SABADOS

TRAMO: CV-70. BENIDORM CENTRO. SENTIDO BENIDORM

Año 2040
IMD Total =

Datos de entrada			
Intensidad horaria, **IH**	809	v/h	
% IMD			
Factor de hora punta, **FHP**	1		
%medio de pesados, P_T	7,0%		
Porcentaje de veh. de recreo, P_R	0,0%		
Ancho de carril	3,50	m	
Ancho de arcén	2,50	m	
Fls: ajuste ancho de carril y arcén	0,7		
Porcentaje de adelantamiento prohibido	0%		
Reparto por sentido	50/50		
fnp: ajuste por zonas sin adelantamiento	1		
Factor de usuario, fu	1		
Terreno	LLANO		
Coeficientes de equivalencia (Velocidad media)			
E_T	1,2		
E_R	1		
Factor de pesados, **fp** (Velocidad media)	**0,986**		
Número de carriles, N	2		
Velocidad libre básica, **BFFS**	60	Km/h	
Coeficientes de equivalencia (% demora)			
E_T	1,1		
E_R	1		
Factor de pesados, **fp** (% demora)	**0,993**		
Cálculo del nivel de servicio			
Cálculo de la velocidad media			
Ihp= IH/(FHP*Fp*fg)	**820**	vl/h	
Fg:ajuste por terreno	1		
Velocidad corregida, **FFS**			
FFS=BFFS-Fls-Fa	**59,3**	Km/h	
Puntos de acceso por km	0		
Fa: ajuste por puntos de acceso	0,0		
Velocidad media, **ATS**			
ATS=FFS-0,0125 Ihp-fnp	**48,0**	Km/h	
NS =	**E**		
Cálculo del pocentaje de demora			
Ihp= IH/(FHP*Fp*fg)	**815**	vl/h	
Fg:ajuste por terreno	1		
Porcentaje base de demora, **BTSF**			
BTSF= 100(1-e^-0,000879Ihp)	51,1	%	
Porcentaje de demora,**PTSF**			
PTSF=BPTSF+Fd/np	**51,1**	%	
Fd/np=	0		
NS =	**C**		
TIPO DE CARRETERA	**CLASE**	**II**	
NIVEL DE SERVICIO		**C**	

CÁLCULO DE NIVELES DE SERVICIO

PROYECTO: ENLACE N-332 - POLIGONO BENIDORM - VIAL DISCOTECAS. ESCENARIO 1 SABADOS

TRAMO: CV-70. LA NUCÍA. SENTIDO LA NUCÍA

Año 2020
IMD Total =

Datos de entrada			
Intensidad horaria, **IH**	375	v/h	
% IMD			
Factor de hora punta, **FHP**	1		
%medio de pesados, P_T	7,0%		
Porcentaje de veh. de recreo, P_R	0,0%		
Ancho de carril	3,50	m	
Ancho de arcén	2,50	m	
Fls: ajuste ancho de carril y arcén	0,7		
Porcentaje de adelantamiento prohibido	0%		
Reparto por sentido	50/50		
fnp: ajuste por zonas sin adelantamiento	1		
Factor de usuario, fu	1		
Terreno	LLANO		
Coeficientes de equivalencia (Velocidad media)			
E_T	1,7		
E_R	1		
Factor de pesados, **fp** (Velocidad media)	**0,953**		
Número de carriles, N	2		
Velocidad libre básica, **BFFS**	60	Km/h	
Coeficientes de equivalencia (% demora)			
E_T	1,1		
E_R	1		
Factor de pesados, **fp** (% demora)	**0,993**		
Cálculo del nivel de servicio			
Cálculo de la velocidad media			
Ihp= IH/(FHP*Fp*fg)	**393**	vl/h	
Fg:ajuste por terreno	1		
Velocidad corregida, **FFS**			
FFS=BFFS-Fls-Fa	**59,3**	Km/h	
Puntos de acceso por km	0		
Fa: ajuste por puntos de acceso	0,0		
Velocidad media, **ATS**			
ATS=FFS-0,0125 Ihp-fnp	**53,4**	Km/h	
NS =	**E**		
Cálculo del pocentaje de demora			
Ihp= IH/(FHP*Fp*fg)	**378**	vl/h	
Fg:ajuste por terreno	1		
Porcentaje base de demora, **BTSF**			
BTSF= 100(1-e^-0,000879Ihp)	28,2	%	
Porcentaje de demora,**PTSF**			
PTSF=BPTSF+Fd/np	**28,2**	%	
Fd/np=	0		
NS =	**A**		
TIPO DE CARRETERA	**CLASE**	**II**	
NIVEL DE SERVICIO	**A**		

TRAMO: CV-70. LA NUCÍA. SENTIDO BENIDORM

Año 2020
IMD Total =

Datos de entrada			
Intensidad horaria, **IH**	503	v/h	
% IMD			
Factor de hora punta, **FHP**	1		
%medio de pesados, P_T	7,0%		
Porcentaje de veh. de recreo, P_R	0,0%		
Ancho de carril	3,50	m	
Ancho de arcén	2,50	m	
Fls: ajuste ancho de carril y arcén	0,7		
Porcentaje de adelantamiento prohibido	0%		
Reparto por sentido	50/50		
fnp: ajuste por zonas sin adelantamiento	1		
Factor de usuario, fu	1		
Terreno	LLANO		
Coeficientes de equivalencia (Velocidad media)			
E_T	1,7		
E_R	1		
Factor de pesados, **fp** (Velocidad media)	**0,953**		
Número de carriles, N	2		
Velocidad libre básica, **BFFS**	60	Km/h	
Coeficientes de equivalencia (% demora)			
E_T	1,1		
E_R	1		
Factor de pesados, **fp** (% demora)	**0,993**		
Cálculo del nivel de servicio			
Cálculo de la velocidad media			
Ihp= IH/(FHP*Fp*fg)	**527**	vl/h	
Fg:ajuste por terreno	1		
Velocidad corregida, **FFS**			
FFS=BFFS-Fls-Fa	**59,3**	Km/h	
Puntos de acceso por km	0		
Fa: ajuste por puntos de acceso	0,0		
Velocidad media, **ATS**			
ATS=FFS-0,0125 Ihp-fnp	**51,7**	Km/h	
NS =	**E**		
Cálculo del pocentaje de demora			
Ihp= IH/(FHP*Fp*fg)	**506**	vl/h	
Fg:ajuste por terreno	1		
Porcentaje base de demora, **BTSF**			
BTSF= 100(1-e^-0,000879Ihp)	35,9	%	
Porcentaje de demora,**PTSF**			
PTSF=BPTSF+Fd/np	**35,9**	%	
Fd/np=	0		
NS =	**B**		
TIPO DE CARRETERA	**CLASE**	**II**	
NIVEL DE SERVICIO	**B**		

PROYECTO: ENLACE N-332 - POLIGONO BENIDORM - VIAL DISCOTECAS. ESCENARIO 1 SABADOS

TRAMO: CV-70. LA NUCÍA. SENTIDO LA NUCÍA

Año 2040
IMD Total =

Datos de entrada			
Intensidad horaria, **IH**	500	v/h	
% IMD			
Factor de hora punta, **FHP**	1		
%medio de pesados, P_T	7,0%		
Porcentaje de veh. de recreo, P_R	0,0%		
Ancho de carril	3,50	m	
Ancho de arcén	2,50	m	
Fls: ajuste ancho de carril y arcén	0,7		
Porcentaje de adelantamiento prohibido	0%		
Reparto por sentido	50/50		
fnp: ajuste por zonas sin adelantamiento	1		
Factor de usuario, fu	1		
Terreno	LLANO		
Coeficientes de equivalencia (Velocidad media)			
E_T	1,7		
E_R	1		
Factor de pesados, **fp** (Velocidad media)	**0,953**		
Número de carriles, N	2		
Velocidad libre básica, **BFFS**	60	Km/h	
Coeficientes de equivalencia (% demora)			
E_T	1,1		
E_R	1		
Factor de pesados, **fp** (% demora)	**0,993**		
Cálculo del nivel de servicio			
Cálculo de la velocidad media			
Ihp= IH/(FHP*Fp*fg)	**524**	vl/h	
Fg:ajuste por terreno	1		
Velocidad corregida, **FFS**			
FFS=BFFS-Fls-Fa	**59,3**	Km/h	
Puntos de acceso por km	0		
Fa: ajuste por puntos de acceso	0,0		
Velocidad media, **ATS**			
ATS=FFS-0,0125 Ihp-fnp	**51,8**	Km/h	
NS =	**E**		
Cálculo del pocentaje de demora			
Ihp= IH/(FHP*Fp*fg)	**503**	vl/h	
Fg:ajuste por terreno	1		
Porcentaje base de demora, **BTSF**			
BTSF= 100(1-e^-0,000879Ihp)	35,7	%	
Porcentaje de demora,**PTSF**			
PTSF=BPTSF+Fd/np	**35,7**	%	
Fd/np=	0		
NS =	**B**		
TIPO DE CARRETERA	**CLASE**	**II**	
NIVEL DE SERVICIO	**B**		

TRAMO: CV-70. LA NUCÍA. SENTIDO BENIDORM

Año 2040
IMD Total =

Datos de entrada			
Intensidad horaria, **IH**	669	v/h	
% IMD			
Factor de hora punta, **FHP**	1		
%medio de pesados, P_T	7,0%		
Porcentaje de veh. de recreo, P_R	0,0%		
Ancho de carril	3,50	m	
Ancho de arcén	2,50	m	
Fls: ajuste ancho de carril y arcén	0,7		
Porcentaje de adelantamiento prohibido	0%		
Reparto por sentido	50/50		
fnp: ajuste por zonas sin adelantamiento	1		
Factor de usuario, fu	1		
Terreno	LLANO		
Coeficientes de equivalencia (Velocidad media)			
E_T	1,2		
E_R	1		
Factor de pesados, **fp** (Velocidad media)	**0,986**		
Número de carriles, N	2		
Velocidad libre básica, **BFFS**	60	Km/h	
Coeficientes de equivalencia (% demora)			
E_T	1,1		
E_R	1		
Factor de pesados, **fp** (% demora)	**0,993**		
Cálculo del nivel de servicio			
Cálculo de la velocidad media			
Ihp= IH/(FHP*Fp*fg)	**678**	vl/h	
Fg:ajuste por terreno	1		
Velocidad corregida, **FFS**			
FFS=BFFS-Fls-Fa	**59,3**	Km/h	
Puntos de acceso por km	0		
Fa: ajuste por puntos de acceso	0,0		
Velocidad media, **ATS**			
ATS=FFS-0,0125 Ihp-fnp	**49,8**	Km/h	
NS =	**E**		
Cálculo del pocentaje de demora			
Ihp= IH/(FHP*Fp*fg)	**673**	vl/h	
Fg:ajuste por terreno	1		
Porcentaje base de demora, **BTSF**			
BTSF= 100(1-e^-0,000879Ihp)	44,7	%	
Porcentaje de demora,**PTSF**			
PTSF=BPTSF+Fd/np	**44,7**	%	
Fd/np=	0		
NS =	**B**		
TIPO DE CARRETERA	**CLASE**	**II**	
NIVEL DE SERVICIO	**B**		

CÁLCULO DE NIVELES DE SERVICIO

PROYECTO: ENLACE N-332 - POLIGONO BENIDORM - VIAL DISCOTECAS. ESCENARIO 1 SABADOS

TRAMO: CV-753. BENIDORM PLAYA LEVANTE. SENTIDO AUTOPISTA

Año 2020
IMD Total =

Datos de entrada			
Intensidad horaria, **IH**	439	v/h	
% IMD			
Factor de hora punta, **FHP**	1		
%medio de pesados, P_T	7,0%		
Porcentaje de veh. de recreo, P_R	0,0%		
Ancho de carril	3,50	m	
Ancho de arcén	2,50	m	
Fls: ajuste ancho de carril y arcén	0,7		
Porcentaje de adelantamiento prohibido	0%		
Reparto por sentido	50/50		
fnp: ajuste por zonas sin adelantamiento	1		
Factor de usuario, fu	1		
Terreno	LLANO		
Coeficientes de equivalencia (Velocidad media)			
E_T	1,7		
E_R	1		
Factor de pesados, **fp** (Velocidad media)	**0,953**		
Número de carriles, N	2		
Velocidad libre básica, **BFFS**	60	Km/h	
Coeficientes de equivalencia (% demora)			
E_T	1,1		
E_R	1		
Factor de pesados, **fp** (% demora)	**0,993**		
Cálculo del nivel de servicio			
Cálculo de la velocidad media			
Ihp= IH/(FHP*Fp*fg)	**461**	vl/h	
Fg:ajuste por terreno	1		
Velocidad corregida, **FFS**			
FFS=BFFS-Fls-Fa	**59,3**	Km/h	
Puntos de acceso por km	0		
Fa: ajuste por puntos de acceso	0,0		
Velocidad media, **ATS**			
ATS=FFS-0,0125 Ihp-fnp	**52,5**	Km/h	
NS =	**E**		
Cálculo del pocentaje de demora			
Ihp= IH/(FHP*Fp*fg)	**442**	vl/h	
Fg:ajuste por terreno	1		
Porcentaje base de demora, **BTSF**			
BTSF= 100(1-e^-0,000879Ihp)	32,2	%	
Porcentaje de demora,**PTSF**			
PTSF=BPTSF+Fd/np	**32,2**	%	
Fd/np=	0		
NS =	**A**		
TIPO DE CARRETERA	**CLASE**	**II**	
NIVEL DE SERVICIO	**A**		

PROYECTO: ENLACE N-332 - POLIGONO BENIDORM - VIAL DISCOTECAS. ESCENARIO 1 SABADOS

TRAMO: CV-753. BENIDORM PLAYA LEVANTE. SENTIDO BENIDORM

Año 2020
IMD Total =

Datos de entrada			
Intensidad horaria, **IH**	756	v/h	
% IMD			
Factor de hora punta, **FHP**	1		
%medio de pesados, P_T	7,0%		
Porcentaje de veh. de recreo, P_R	0,0%		
Ancho de carril	3,50	m	
Ancho de arcén	2,50	m	
Fls: ajuste ancho de carril y arcén	0,7		
Porcentaje de adelantamiento prohibido	0%		
Reparto por sentido	50/50		
fnp: ajuste por zonas sin adelantamiento	1		
Factor de usuario, fu	1		
Terreno	LLANO		
Coeficientes de equivalencia (Velocidad media)			
E_T	1,2		
E_R	1		
Factor de pesados, **fp** (Velocidad media)	**0,986**		
Número de carriles, N	2		
Velocidad libre básica, **BFFS**	60	Km/h	
Coeficientes de equivalencia (% demora)			
E_T	1,1		
E_R	1		
Factor de pesados, **fp** (% demora)	**0,993**		
Cálculo del nivel de servicio			
Cálculo de la velocidad media			
Ihp= IH/(FHP*Fp*fg)	**767**	vl/h	
Fg:ajuste por terreno	1		
Velocidad corregida, **FFS**			
FFS=BFFS-Fls-Fa	**59,3**	Km/h	
Puntos de acceso por km	0		
Fa: ajuste por puntos de acceso	0,0		
Velocidad media, **ATS**			
ATS=FFS-0,0125 Ihp-fnp	**48,7**	Km/h	
NS =	**E**		
Cálculo del pocentaje de demora			
Ihp= IH/(FHP*Fp*fg)	**761**	vl/h	
Fg:ajuste por terreno	1		
Porcentaje base de demora, **BTSF**			
BTSF= 100(1-e^-0,000879Ihp)	48,8	%	
Porcentaje de demora,**PTSF**			
PTSF=BPTSF+Fd/np	**48,8**	%	
Fd/np=	0		
NS =	**B**		
TIPO DE CARRETERA	**CLASE**	**II**	
NIVEL DE SERVICIO	**B**		

PROYECTO: ENLACE N-332 - POLIGONO BENIDORM - VIAL DISCOTECAS. ESCENARIO 1 SABADOS

TRAMO: CV-753. BENIDORM PLAYA LEVANTE. SENTIDO AUTOPISTA

Año 2040
IMD Total =

Datos de entrada			
Intensidad horaria, **IH**	585	v/h	
% IMD			
Factor de hora punta, **FHP**	1		
%medio de pesados, P_T	7,0%		
Porcentaje de veh. de recreo, P_R	0,0%		
Ancho de carril	3,50	m	
Ancho de arcén	2,50	m	
Fls: ajuste ancho de carril y arcén	0,7		
Porcentaje de adelantamiento prohibido	0%		
Reparto por sentido	50/50		
fnp: ajuste por zonas sin adelantamiento	1		
Factor de usuario, fu	1		
Terreno	LLANO		
Coeficientes de equivalencia (Velocidad media)			
E_T	1,7		
E_R	1		
Factor de pesados, **fp** (Velocidad media)	**0,953**		
Número de carriles, N	2		
Velocidad libre básica, **BFFS**	60	Km/h	
Coeficientes de equivalencia (% demora)			
E_T	1,1		
E_R	1		
Factor de pesados, **fp** (% demora)	**0,993**		
Cálculo del nivel de servicio			
Cálculo de la velocidad media			
Ihp= IH/(FHP*Fp*fg)	**614**	vl/h	
Fg:ajuste por terreno	1		
Velocidad corregida, **FFS**			
FFS=BFFS-Fls-Fa	**59,3**	Km/h	
Puntos de acceso por km	0		
Fa: ajuste por puntos de acceso	0,0		
Velocidad media, **ATS**			
ATS=FFS-0,0125 Ihp-fnp	**50,6**	Km/h	
NS =	**E**		
Cálculo del pocentaje de demora			
Ihp= IH/(FHP*Fp*fg)	**589**	vl/h	
Fg:ajuste por terreno	1		
Porcentaje base de demora, **BTSF**			
BTSF= 100(1-e^-0,000879Ihp)	40,4	%	
Porcentaje de demora,**PTSF**			
PTSF=BPTSF+Fd/np	**40,4**	%	
Fd/np=	0		
NS =	**B**		
TIPO DE CARRETERA	**CLASE**	**II**	
NIVEL DE SERVICIO	**B**		

PROYECTO: ENLACE N-332 - POLIGONO BENIDORM - VIAL DISCOTECAS. ESCENARIO 1 SABADOS

TRAMO: CV-753. BENIDORM PLAYA LEVANTE. SENTIDO BENIDORM

Año 2040
IMD Total =

Datos de entrada			
Intensidad horaria, **IH**	1.007	v/h	
% IMD			
Factor de hora punta, **FHP**	1		
%medio de pesados, P_T	7,0%		
Porcentaje de veh. de recreo, P_R	0,0%		
Ancho de carril	3,50	m	
Ancho de arcén	2,50	m	
Fls: ajuste ancho de carril y arcén	0,7		
Porcentaje de adelantamiento prohibido	0%		
Reparto por sentido	50/50		
fnp: ajuste por zonas sin adelantamiento	1		
Factor de usuario, fu	1		
Terreno	LLANO		
Coeficientes de equivalencia (Velocidad media)			
E_T	1,2		
E_R	1		
Factor de pesados, **fp** (Velocidad media)	**0,986**		
Número de carriles, N	2		
Velocidad libre básica, **BFFS**	60	Km/h	
Coeficientes de equivalencia (% demora)			
E_T	1,1		
E_R	1		
Factor de pesados, **fp** (% demora)	**0,993**		
Cálculo del nivel de servicio			
Cálculo de la velocidad media			
Ihp= IH/(FHP*Fp*fg)	**1021**	vl/h	
Fg:ajuste por terreno	1		
Velocidad corregida, **FFS**			
FFS=BFFS-Fls-Fa	**59,3**	Km/h	
Puntos de acceso por km	0		
Fa: ajuste por puntos de acceso	0,0		
Velocidad media, **ATS**			
ATS=FFS-0,0125 Ihp-fnp	**45,5**	Km/h	
NS =	**E**		
Cálculo del pocentaje de demora			
Ihp= IH/(FHP*Fp*fg)	**1014**	vl/h	
Fg:ajuste por terreno	1		
Porcentaje base de demora, **BTSF**			
BTSF= 100(1-e^-0,000879Ihp)	59,0	%	
Porcentaje de demora,**PTSF**			
PTSF=BPTSF+Fd/np	**59,0**	%	
Fd/np=	0		
NS =	**C**		
TIPO DE CARRETERA	**CLASE**	**II**	
NIVEL DE SERVICIO	**C**		

CÁLCULO DE NIVELES DE SERVICIO

PROYECTO: ENLACE N-332 - POLIGONO BENIDORM - VIAL DISCOTECAS. ESCENARIO 1 SABADOS

TRAMO: CV-753. PEAJE. SENTIDO AUTOPISTA

Año 2020
IMD Total =

Datos de entrada			
Intensidad horaria, **IH**	609	v/h	
% IMD			
Factor de hora punta, **FHP**	1		
%medio de pesados, P_T	7,0%		
Porcentaje de veh. de recreo, P_R	0,0%		
Ancho de carril	3,50	m	
Ancho de arcén	2,50	m	
Fls: ajuste ancho de carril y arcén	0,7		
Porcentaje de adelantamiento prohibido	0%		
Reparto por sentido	50/50		
fnp: ajuste por zonas sin adelantamiento	1		
Factor de usuario, fu	1		
Terreno	LLANO		
Coeficientes de equivalencia (Velocidad media)			
E_T	1,2		
E_R	1		
Factor de pesados, **fp** (Velocidad media)	**0,986**		
Número de carriles, N	1		
Velocidad libre básica, **BFFS**	60	Km/h	
Coeficientes de equivalencia (% demora)			
E_T	1,1		
E_R	1		
Factor de pesados, **fp** (% demora)	**0,993**		
Cálculo del nivel de servicio			
Cálculo de la velocidad media			
Ihp= IH/(FHP*Fp*fg)	**618**	vl/h	
Fg:ajuste por terreno	1		
Velocidad corregida, **FFS**			
FFS=BFFS-Fls-Fa	**59,3**	Km/h	
Puntos de acceso por km	0		
Fa: ajuste por puntos de acceso	0,0		
Velocidad media, **ATS**			
ATS=FFS-0,0125 Ihp-fnp	**50,6**	Km/h	
NS =	**E**		
Cálculo del pocentaje de demora			
Ihp= IH/(FHP*Fp*fg)	**613**	vl/h	
Fg:ajuste por terreno	1		
Porcentaje base de demora, **BTSF**			
BTSF= 100(1-e^-0,000879Ihp)	41,7	%	
Porcentaje de demora,**PTSF**			
PTSF=BPTSF+Fd/np	**41,7**	%	
Fd/np=	0		
NS =	**B**		
TIPO DE CARRETERA	**CLASE**	**II**	
NIVEL DE SERVICIO	**B**		

TRAMO: CV-753. PEAJE. SENTIDO BENIDORM

Año 2020
IMD Total =

Datos de entrada			
Intensidad horaria, **IH**	552	v/h	
% IMD			
Factor de hora punta, **FHP**	1		
%medio de pesados, P_T	7,0%		
Porcentaje de veh. de recreo, P_R	0,0%		
Ancho de carril	3,50	m	
Ancho de arcén	2,50	m	
Fls: ajuste ancho de carril y arcén	0,7		
Porcentaje de adelantamiento prohibido	0%		
Reparto por sentido	50/50		
fnp: ajuste por zonas sin adelantamiento	1		
Factor de usuario, fu	1		
Terreno	LLANO		
Coeficientes de equivalencia (Velocidad media)			
E_T	1,7		
E_R	1		
Factor de pesados, **fp** (Velocidad media)	**0,953**		
Número de carriles, N	1		
Velocidad libre básica, **BFFS**	60	Km/h	
Coeficientes de equivalencia (% demora)			
E_T	1,1		
E_R	1		
Factor de pesados, **fp** (% demora)	**0,993**		
Cálculo del nivel de servicio			
Cálculo de la velocidad media			
Ihp= IH/(FHP*Fp*fg)	**579**	vl/h	
Fg:ajuste por terreno	1		
Velocidad corregida, **FFS**			
FFS=BFFS-Fls-Fa	**59,3**	Km/h	
Puntos de acceso por km	0		
Fa: ajuste por puntos de acceso	0,0		
Velocidad media, **ATS**			
ATS=FFS-0,0125 Ihp-fnp	**51,1**	Km/h	
NS =	**E**		
Cálculo del pocentaje de demora			
Ihp= IH/(FHP*Fp*fg)	**556**	vl/h	
Fg:ajuste por terreno	1		
Porcentaje base de demora, **BTSF**			
BTSF= 100(1-e^-0,000879Ihp)	38,7	%	
Porcentaje de demora,**PTSF**			
PTSF=BPTSF+Fd/np	**38,7**	%	
Fd/np=	0		
NS =	**B**		
TIPO DE CARRETERA	**CLASE**	**II**	
NIVEL DE SERVICIO	**B**		

PROYECTO: ENLACE N-332 - POLIGONO BENIDORM - VIAL DISCOTECAS. ESCENARIO 1 SABADOS

TRAMO: CV-753. PEAJE. SENTIDO AUTOPISTA

Año 2040
IMD Total =

Datos de entrada			
Intensidad horaria, **IH**	812	v/h	
% IMD			
Factor de hora punta, **FHP**	1		
%medio de pesados, P_T	7,0%		
Porcentaje de veh. de recreo, P_R	0,0%		
Ancho de carril	3,50	m	
Ancho de arcén	2,50	m	
Fls: ajuste ancho de carril y arcén	0,7		
Porcentaje de adelantamiento prohibido	0%		
Reparto por sentido	50/50		
fnp: ajuste por zonas sin adelantamiento	1		
Factor de usuario, fu	1		
Terreno	LLANO		
Coeficientes de equivalencia (Velocidad media)			
E_T	1,2		
E_R	1		
Factor de pesados, **fp** (Velocidad media)	**0,986**		
Número de carriles, N	1		
Velocidad libre básica, **BFFS**	60	Km/h	
Coeficientes de equivalencia (% demora)			
E_T	1,1		
E_R	1		
Factor de pesados, **fp** (% demora)	**0,993**		
Cálculo del nivel de servicio			
Cálculo de la velocidad media			
Ihp= IH/(FHP*Fp*fg)	**823**	vl/h	
Fg:ajuste por terreno	1		
Velocidad corregida, **FFS**			
FFS=BFFS-Fls-Fa	**59,3**	Km/h	
Puntos de acceso por km	0		
Fa: ajuste por puntos de acceso	0,0		
Velocidad media, **ATS**			
ATS=FFS-0,0125 Ihp-fnp	**48,0**	Km/h	
NS =	**E**		
Cálculo del pocentaje de demora			
Ihp= IH/(FHP*Fp*fg)	**818**	vl/h	
Fg:ajuste por terreno	1		
Porcentaje base de demora, **BTSF**			
BTSF= 100(1-e^-0,000879Ihp)	51,3	%	
Porcentaje de demora,**PTSF**			
PTSF=BPTSF+Fd/np	**51,3**	%	
Fd/np=	0		
NS =	**C**		
TIPO DE CARRETERA	**CLASE**	**II**	
NIVEL DE SERVICIO	**C**		

TRAMO: CV-753. PEAJE. SENTIDO BENIDORM

Año 2040
IMD Total =

Datos de entrada			
Intensidad horaria, **IH**	735	v/h	
% IMD			
Factor de hora punta, **FHP**	1		
%medio de pesados, P_T	7,0%		
Porcentaje de veh. de recreo, P_R	0,0%		
Ancho de carril	3,50	m	
Ancho de arcén	2,50	m	
Fls: ajuste ancho de carril y arcén	0,7		
Porcentaje de adelantamiento prohibido	0%		
Reparto por sentido	50/50		
fnp: ajuste por zonas sin adelantamiento	1		
Factor de usuario, fu	1		
Terreno	LLANO		
Coeficientes de equivalencia (Velocidad media)			
E_T	1,2		
E_R	1		
Factor de pesados, **fp** (Velocidad media)	**0,986**		
Número de carriles, N	1		
Velocidad libre básica, **BFFS**	60	Km/h	
Coeficientes de equivalencia (% demora)			
E_T	1,1		
E_R	1		
Factor de pesados, **fp** (% demora)	**0,993**		
Cálculo del nivel de servicio			
Cálculo de la velocidad media			
Ihp= IH/(FHP*Fp*fg)	**745**	vl/h	
Fg:ajuste por terreno	1		
Velocidad corregida, **FFS**			
FFS=BFFS-Fls-Fa	**59,3**	Km/h	
Puntos de acceso por km	0		
Fa: ajuste por puntos de acceso	0,0		
Velocidad media, **ATS**			
ATS=FFS-0,0125 Ihp-fnp	**49,0**	Km/h	
NS =	**E**		
Cálculo del pocentaje de demora			
Ihp= IH/(FHP*Fp*fg)	**740**	vl/h	
Fg:ajuste por terreno	1		
Porcentaje base de demora, **BTSF**			
BTSF= 100(1-e^-0,000879Ihp)	47,8	%	
Porcentaje de demora,**PTSF**			
PTSF=BPTSF+Fd/np	**47,8**	%	
Fd/np=	0		
NS =	**B**		
TIPO DE CARRETERA	**CLASE**	**II**	
NIVEL DE SERVICIO	**B**		

CÁLCULO DE NIVELES DE SERVICIO

PROYECTO: ENLACE N-332 - POLIGONO BENIDORM - VIAL DISCOTECAS. ESCENARIO 1 SABADOS

TRAMO: N332-ESTE SENTIDO ALICANTE

Año 2020
IMD Total =

Datos de entrada			
Intensidad horaria, **IH**	1.654	v/h	
% IMD			
Factor de hora punta, **FHP**	1		
%medio de pesados, P_T	7,0%		
Porcentaje de veh. de recreo, P_R	0,0%		
Ancho de carril	3,50	m	
Ancho de arcén	2,50	m	
Fls: ajuste ancho de carril y arcén	0,7		
Porcentaje de adelantamiento prohibido	0%		
Reparto por sentido	50/50		
fnp: ajuste por zonas sin adelantamiento	1		
Factor de usuario, fu	1		
Terreno	LLANO		
Coeficientes de equivalencia (Velocidad media)			
E_T	1,1		
E_R	1		
Factor de pesados, **fp** (Velocidad media)	**0,993**		
Número de carriles, N	1		
Velocidad libre básica, **BFFS**	100	Km/h	
Coeficientes de equivalencia (% demora)			
E_T	1		
E_R	1		
Factor de pesados, **fp** (% demora)	**1,000**		
Cálculo del nivel de servicio			
Cálculo de la velocidad media			
Ihp= IH/(FHP*Fp*fg)	**1666**	vl/h	
Fg:ajuste por terreno	1		
Velocidad corregida, **FFS**			
FFS=BFFS-Fls-Fa	**99,3**	Km/h	
Puntos de acceso por km	0		
Fa: ajuste por puntos de acceso	0,0		
Velocidad media, **ATS**			
ATS=FFS-0,0125 Ihp-fnp	**77,5**	Km/h	
NS =	**C**		
Cálculo del pocentaje de demora			
Ihp= IH/(FHP*Fp*fg)	**1654**	vl/h	
Fg:ajuste por terreno	1		
Porcentaje base de demora, **BTSF**			
BTSF= 100(1-e^-0,000879Ihp)	76,6	%	
Porcentaje de demora,**PTSF**			
PTSF=BPTSF+Fd/np	**76,6**	%	
Fd/np=	0		
NS =	**D**		
TIPO DE CARRETERA	**CLASE**	**I**	
NIVEL DE SERVICIO	**D**		

PROYECTO: ENLACE N-332 - POLIGONO BENIDORM - VIAL DISCOTECAS. ESCENARIO 1 SABADOS

TRAMO: N332-ESTE SENTIDO ALTEA

Año 2020
IMD Total =

Datos de entrada			
Intensidad horaria, **IH**	1.781	v/h	
% IMD			
Factor de hora punta, **FHP**	1		
%medio de pesados, P_T	7,0%		
Porcentaje de veh. de recreo, P_R	0,0%		
Ancho de carril	3,50	m	
Ancho de arcén	2,50	m	
Fls: ajuste ancho de carril y arcén	0,7		
Porcentaje de adelantamiento prohibido	40%		
Reparto por sentido	50/50		
fnp: ajuste por zonas sin adelantamiento	1,4		
Factor de usuario, fu	1		
Terreno	LLANO		
Coeficientes de equivalencia (Velocidad media)			
E_T	1,1		
E_R	1		
Factor de pesados, **fp** (Velocidad media)	**0,993**		
Número de carriles, N	1		
Velocidad libre básica, **BFFS**	100	Km/h	
Coeficientes de equivalencia (% demora)			
E_T	1		
E_R	1		
Factor de pesados, **fp** (% demora)	**1,000**		
Cálculo del nivel de servicio			
Cálculo de la velocidad media			
Ihp= IH/(FHP*Fp*fg)	**1793**	vl/h	
Fg:ajuste por terreno	1		
Velocidad corregida, **FFS**			
FFS=BFFS-Fls-Fa	**99,3**	Km/h	
Puntos de acceso por km	0		
Fa: ajuste por puntos de acceso	0,0		
Velocidad media, **ATS**			
ATS=FFS-0,0125 Ihp-fnp	**75,5**	Km/h	
NS =	**C**		
Cálculo del pocentaje de demora			
Ihp= IH/(FHP*Fp*fg)	**1781**	vl/h	
Fg:ajuste por terreno	1		
Porcentaje base de demora, **BTSF**			
BTSF= 100(1-e^-0,000879Ihp)	79,1	%	
Porcentaje de demora,**PTSF**			
PTSF=BPTSF+Fd/np	**79,1**	%	
Fd/np=	0		
NS =	**D**		
TIPO DE CARRETERA	**CLASE**	**I**	
NIVEL DE SERVICIO	**D**		

PROYECTO: ENLACE N-332 - POLIGONO BENIDORM - VIAL DISCOTECAS. ESCENARIO 1 SABADOS

TRAMO: N332-ESTE SENTIDO ALICANTE

Año 2040
IMD Total =

Datos de entrada			
Intensidad horaria, **IH**	2.203	v/h	
% IMD			
Factor de hora punta, **FHP**	1		
%medio de pesados, P_T	7,0%		
Porcentaje de veh. de recreo, P_R	0,0%		
Ancho de carril	3,50	m	
Ancho de arcén	2,50	m	
Fls: ajuste ancho de carril y arcén	0,7		
Porcentaje de adelantamiento prohibido	0%		
Reparto por sentido	50/50		
fnp: ajuste por zonas sin adelantamiento	1		
Factor de usuario, fu	1		
Terreno	LLANO		
Coeficientes de equivalencia (Velocidad media)			
E_T	1,1		
E_R	1		
Factor de pesados, **fp** (Velocidad media)	**0,993**		
Número de carriles, N	1		
Velocidad libre básica, **BFFS**	100	Km/h	
Coeficientes de equivalencia (% demora)			
E_T	1		
E_R	1		
Factor de pesados, **fp** (% demora)	**1,000**		
Cálculo del nivel de servicio			
Cálculo de la velocidad media			
Ihp= IH/(FHP*Fp*fg)	**2218**	vl/h	
Fg:ajuste por terreno	1		
Velocidad corregida, **FFS**			
FFS=BFFS-Fls-Fa	**99,3**	Km/h	
Puntos de acceso por km	0		
Fa: ajuste por puntos de acceso	0,0		
Velocidad media, **ATS**			
ATS=FFS-0,0125 Ihp-fnp	**70,6**	Km/h	
NS =	**C**		
Cálculo del pocentaje de demora			
Ihp= IH/(FHP*Fp*fg)	**2203**	vl/h	
Fg:ajuste por terreno	1		
Porcentaje base de demora, **BTSF**			
BTSF= 100(1-e^-0,000879Ihp)	85,6	%	
Porcentaje de demora,**PTSF**			
PTSF=BPTSF+Fd/np	**85,6**	%	
Fd/np=	0		
NS =	**E**		
TIPO DE CARRETERA	**CLASE**	**I**	
NIVEL DE SERVICIO	**E**		

PROYECTO: ENLACE N-332 - POLIGONO BENIDORM - VIAL DISCOTECAS. ESCENARIO 1 SABADOS

TRAMO: N332-ESTE SENTIDO ALTEA

Año 2040
IMD Total =

Datos de entrada			
Intensidad horaria, **IH**	2.371	v/h	
% IMD			
Factor de hora punta, **FHP**	1		
%medio de pesados, P_T	7,0%		
Porcentaje de veh. de recreo, P_R	0,0%		
Ancho de carril	3,50	m	
Ancho de arcén	2,50	m	
Fls: ajuste ancho de carril y arcén	0,7		
Porcentaje de adelantamiento prohibido	40%		
Reparto por sentido	50/50		
fnp: ajuste por zonas sin adelantamiento	1,4		
Factor de usuario, fu	1		
Terreno	LLANO		
Coeficientes de equivalencia (Velocidad media)			
E_T	1,1		
E_R	1		
Factor de pesados, **fp** (Velocidad media)	**0,993**		
Número de carriles, N	1		
Velocidad libre básica, **BFFS**	100	Km/h	
Coeficientes de equivalencia (% demora)			
E_T	1		
E_R	1		
Factor de pesados, **fp** (% demora)	**1,000**		
Cálculo del nivel de servicio			
Cálculo de la velocidad media			
Ihp= IH/(FHP*Fp*fg)	**2388**	vl/h	
Fg:ajuste por terreno	1		
Velocidad corregida, **FFS**			
FFS=BFFS-Fls-Fa	**99,3**	Km/h	
Puntos de acceso por km	0		
Fa: ajuste por puntos de acceso	0,0		
Velocidad media, **ATS**			
ATS=FFS-0,0125 Ihp-fnp	**68,1**	Km/h	
NS =	**D**		
Cálculo del pocentaje de demora			
Ihp= IH/(FHP*Fp*fg)	**2371**	vl/h	
Fg:ajuste por terreno	1		
Porcentaje base de demora, **BTSF**			
BTSF= 100(1-e^-0,000879Ihp)	87,6	%	
Porcentaje de demora,**PTSF**			
PTSF=BPTSF+Fd/np	**87,6**	%	
Fd/np=	0		
NS =	**E**		
TIPO DE CARRETERA	**CLASE**	**I**	
NIVEL DE SERVICIO	**E**		

CÁLCULO DE NIVELES DE SERVICIO

PROYECTO: ENLACE N-332 - POLIGONO BENIDORM - VIAL DISCOTECAS. ESCENARIO 1 SABADOS

TRAMO: ACCESO POLÍGONO OESTE SALIDA

Año 2020
IMD Total =

Datos de entrada			
Intensidad horaria, **IH**	1.387	v/h	
% IMD			
Factor de hora punta, **FHP**	1		
%medio de pesados, P_T	7,0%		
Porcentaje de veh. de recreo, P_R	0,0%		
Ancho de carril	3,50	m	
Ancho de arcén	2,50	m	
Fls: ajuste ancho de carril y arcén	0,7		
Porcentaje de adelantamiento prohibido	0%		
Reparto por sentido	50/50		
fnp: ajuste por zonas sin adelantamiento	1		
Factor de usuario, fu	1		
Terreno	LLANO		
Coeficientes de equivalencia (Velocidad media)			
E_T	1,1		
E_R	1		
Factor de pesados, **fp** (Velocidad media)	**0,993**		
Número de carriles, N	2		
Velocidad libre básica, **BFFS**	40	Km/h	
Coeficientes de equivalencia (% demora)			
E_T	1		
E_R	1		
Factor de pesados, **fp** (% demora)	**1,000**		
Cálculo del nivel de servicio			
Cálculo de la velocidad media			
Ihp= IH/(FHP*Fp*fg)	**1397**	vl/h	
Fg:ajuste por terreno	1		
Velocidad corregida, **FFS**			
FFS=BFFS-Fls-Fa	**39,3**	Km/h	
Puntos de acceso por km	0		
Fa: ajuste por puntos de acceso	0,0		
Velocidad media, **ATS**			
ATS=FFS-0,0125 Ihp-fnp	**20,8**	Km/h	
NS =	**E**		
Cálculo del pocentaje de demora			
Ihp= IH/(FHP*Fp*fg)	**1387**	vl/h	
Fg:ajuste por terreno	1		
Porcentaje base de demora, **BTSF**			
BTSF= 100(1-e^-0,000879Ihp)	70,5	%	
Porcentaje de demora,**PTSF**			
PTSF=BPTSF+Fd/np	**70,5**	%	
Fd/np=	0		
NS =	**D**		
TIPO DE CARRETERA	**CLASE**	**II**	
NIVEL DE SERVICIO	**D**		

TRAMO: ACCESO POLÍGONO OESTE ENTRADA

Año 2020
IMD Total =

Datos de entrada			
Intensidad horaria, **IH**	1.387	v/h	
% IMD			
Factor de hora punta, **FHP**	1		
%medio de pesados, P_T	7,0%		
Porcentaje de veh. de recreo, P_R	0,0%		
Ancho de carril	3,50	m	
Ancho de arcén	2,50	m	
Fls: ajuste ancho de carril y arcén	0,7		
Porcentaje de adelantamiento prohibido	0%		
Reparto por sentido	50/50		
fnp: ajuste por zonas sin adelantamiento	1		
Factor de usuario, fu	1		
Terreno	LLANO		
Coeficientes de equivalencia (Velocidad media)			
E_T	1,1		
E_R	1		
Factor de pesados, **fp** (Velocidad media)	**0,993**		
Número de carriles, N	2		
Velocidad libre básica, **BFFS**	40	Km/h	
Coeficientes de equivalencia (% demora)			
E_T	1		
E_R	1		
Factor de pesados, **fp** (% demora)	**1,000**		
Cálculo del nivel de servicio			
Cálculo de la velocidad media			
Ihp= IH/(FHP*Fp*fg)	**1397**	vl/h	
Fg:ajuste por terreno	1		
Velocidad corregida, **FFS**			
FFS=BFFS-Fls-Fa	**39,3**	Km/h	
Puntos de acceso por km	0		
Fa: ajuste por puntos de acceso	0,0		
Velocidad media, **ATS**			
ATS=FFS-0,0125 Ihp-fnp	**20,8**	Km/h	
NS =	**E**		
Cálculo del pocentaje de demora			
Ihp= IH/(FHP*Fp*fg)	**1387**	vl/h	
Fg:ajuste por terreno	1		
Porcentaje base de demora, **BTSF**			
BTSF= 100(1-e^-0,000879Ihp)	70,5	%	
Porcentaje de demora,**PTSF**			
PTSF=BPTSF+Fd/np	**70,5**	%	
Fd/np=	0		
NS =	**D**		
TIPO DE CARRETERA	**CLASE**	**II**	
NIVEL DE SERVICIO	**D**		

PROYECTO: ENLACE N-332 - POLIGONO BENIDORM - VIAL DISCOTECAS. ESCENARIO 1 SABADOS

TRAMO: ACCESO POLÍGONO OESTE SALIDA

Año 2040
IMD Total =

Datos de entrada			
Intensidad horaria, **IH**	1.846	v/h	
% IMD			
Factor de hora punta, **FHP**	1		
%medio de pesados, P_T	7,0%		
Porcentaje de veh. de recreo, P_R	0,0%		
Ancho de carril	3,50	m	
Ancho de arcén	2,50	m	
Fls: ajuste ancho de carril y arcén	0,7		
Porcentaje de adelantamiento prohibido	0%		
Reparto por sentido	50/50		
fnp: ajuste por zonas sin adelantamiento	1		
Factor de usuario, fu	1		
Terreno	LLANO		
Coeficientes de equivalencia (Velocidad media)			
E_T	1,1		
E_R	1		
Factor de pesados, **fp** (Velocidad media)	**0,993**		
Número de carriles, N	2		
Velocidad libre básica, **BFFS**	40	Km/h	
Coeficientes de equivalencia (% demora)			
E_T	1		
E_R	1		
Factor de pesados, **fp** (% demora)	**1,000**		
Cálculo del nivel de servicio			
Cálculo de la velocidad media			
Ihp= IH/(FHP*Fp*fg)	**1859**	vl/h	
Fg:ajuste por terreno	1		
Velocidad corregida, **FFS**			
FFS=BFFS-Fls-Fa	**39,3**	Km/h	
Puntos de acceso por km	0		
Fa: ajuste por puntos de acceso	0,0		
Velocidad media, **ATS**			
ATS=FFS-0,0125 Ihp-fnp	**15,1**	Km/h	
NS =	**E**		
Cálculo del pocentaje de demora			
Ihp= IH/(FHP*Fp*fg)	**1846**	vl/h	
Fg:ajuste por terreno	1		
Porcentaje base de demora, **BTSF**			
BTSF= 100(1-e^-0,000879Ihp)	80,3	%	
Porcentaje de demora,**PTSF**			
PTSF=BPTSF+Fd/np	**80,3**	%	
Fd/np=	0		
NS =	**E**		
TIPO DE CARRETERA	**CLASE**	**II**	
NIVEL DE SERVICIO	**E**		

TRAMO: ACCESO POLÍGONO OESTE ENTRADA

Año 2040
IMD Total =

Datos de entrada			
Intensidad horaria, **IH**	1.846	v/h	
% IMD			
Factor de hora punta, **FHP**	1		
%medio de pesados, P_T	7,0%		
Porcentaje de veh. de recreo, P_R	0,0%		
Ancho de carril	3,50	m	
Ancho de arcén	2,50	m	
Fls: ajuste ancho de carril y arcén	0,7		
Porcentaje de adelantamiento prohibido	0%		
Reparto por sentido	50/50		
fnp: ajuste por zonas sin adelantamiento	1		
Factor de usuario, fu	1		
Terreno	LLANO		
Coeficientes de equivalencia (Velocidad media)			
E_T	1,1		
E_R	1		
Factor de pesados, **fp** (Velocidad media)	**0,993**		
Número de carriles, N	2		
Velocidad libre básica, **BFFS**	40	Km/h	
Coeficientes de equivalencia (% demora)			
E_T	1		
E_R	1		
Factor de pesados, **fp** (% demora)	**1,000**		
Cálculo del nivel de servicio			
Cálculo de la velocidad media			
Ihp= IH/(FHP*Fp*fg)	**1859**	vl/h	
Fg:ajuste por terreno	1		
Velocidad corregida, **FFS**			
FFS=BFFS-Fls-Fa	**39,3**	Km/h	
Puntos de acceso por km	0		
Fa: ajuste por puntos de acceso	0,0		
Velocidad media, **ATS**			
ATS=FFS-0,0125 Ihp-fnp	**15,1**	Km/h	
NS =	**E**		
Cálculo del pocentaje de demora			
Ihp= IH/(FHP*Fp*fg)	**1846**	vl/h	
Fg:ajuste por terreno	1		
Porcentaje base de demora, **BTSF**			
BTSF= 100(1-e^-0,000879Ihp)	80,3	%	
Porcentaje de demora,**PTSF**			
PTSF=BPTSF+Fd/np	**80,3**	%	
Fd/np=	0		
NS =	**E**		
TIPO DE CARRETERA	**CLASE**	**II**	
NIVEL DE SERVICIO	**E**		

CÁLCULO DE NIVELES DE SERVICIO

PROYECTO: ENLACE N-332 - POLIGONO BENIDORM - VIAL DISCOTECAS. ESCENARIO 1 SABADOS

TRAMO: ACCESO POLÍGONO ESTE ENTRADA

Año 2020
IMD Total =

Datos de entrada			
Intensidad horaria, **IH**	651	v/h	
% IMD			
Factor de hora punta, **FHP**	1		
%medio de pesados, P_T	7,0%		
Porcentaje de veh. de recreo, P_R	0,0%		
Ancho de carril	3,50	m	
Ancho de arcén	2,50	m	
Fls: ajuste ancho de carril y arcén	0,7		
Porcentaje de adelantamiento prohibido	0%		
Reparto por sentido	50/50		
fnp: ajuste por zonas sin adelantamiento	1		
Factor de usuario, fu	1		
Terreno	LLANO		
Coeficientes de equivalencia (Velocidad media)			
E_T	1,2		
E_R	1		
Factor de pesados, **fp** (Velocidad media)	**0,986**		
Número de carriles, N	2		
Velocidad libre básica, **BFFS**	40	Km/h	
Coeficientes de equivalencia (% demora)			
E_T	1,1		
E_R	1		
Factor de pesados, **fp** (% demora)	**0,993**		
Cálculo del nivel de servicio			
Cálculo de la velocidad media			
Ihp= IH/(FHP*Fp*fg)	**660**	vl/h	
Fg:ajuste por terreno	1		
Velocidad corregida, **FFS**			
FFS=BFFS-Fls-Fa	**39,3**	Km/h	
Puntos de acceso por km	0		
Fa: ajuste por puntos de acceso	0,0		
Velocidad media, **ATS**			
ATS=FFS-0,0125 Ihp-fnp	**30,0**	Km/h	
NS =	**E**		
Cálculo del pocentaje de demora			
Ihp= IH/(FHP*Fp*fg)	**656**	vl/h	
Fg:ajuste por terreno	1		
Porcentaje base de demora, **BTSF**			
BTSF= 100(1-e^-0,000879Ihp)	43,8	%	
Porcentaje de demora,**PTSF**			
PTSF=BPTSF+Fd/np	**43,8**	%	
Fd/np=	0		
NS =	**B**		
TIPO DE CARRETERA	**CLASE**	**II**	
NIVEL DE SERVICIO	**B**		

TRAMO: ACCESO POLÍGONO ESTE SALIDA

Año 2020
IMD Total =

Datos de entrada			
Intensidad horaria, **IH**	788	v/h	
% IMD			
Factor de hora punta, **FHP**	1		
%medio de pesados, P_T	7,0%		
Porcentaje de veh. de recreo, P_R	0,0%		
Ancho de carril		m	
Ancho de arcén	2,50	m	
Fls: ajuste ancho de carril y arcén	0,7		
Porcentaje de adelantamiento prohibido	0%		
Reparto por sentido	50/50		
fnp: ajuste por zonas sin adelantamiento	1		
Factor de usuario, fu	1		
Terreno	LLANO		
Coeficientes de equivalencia (Velocidad media)			
E_T	1,2		
E_R	1		
Factor de pesados, **fp** (Velocidad media)	**0,986**		
Número de carriles, N	2		
Velocidad libre básica, **BFFS**	40	Km/h	
Coeficientes de equivalencia (% demora)			
E_T	1,1		
E_R	1		
Factor de pesados, **fp** (% demora)	**0,993**		
Cálculo del nivel de servicio			
Cálculo de la velocidad media			
Ihp= IH/(FHP*Fp*fg)	**799**	vl/h	
Fg:ajuste por terreno	1		
Velocidad corregida, **FFS**			
FFS=BFFS-Fls-Fa	**39,3**	Km/h	
Puntos de acceso por km	0		
Fa: ajuste por puntos de acceso	0,0		
Velocidad media, **ATS**			
ATS=FFS-0,0125 Ihp-fnp	**28,3**	Km/h	
NS =	**E**		
Cálculo del pocentaje de demora			
Ihp= IH/(FHP*Fp*fg)	**794**	vl/h	
Fg:ajuste por terreno	1		
Porcentaje base de demora, **BTSF**			
BTSF= 100(1-e^-0,000879Ihp)	50,2	%	
Porcentaje de demora,**PTSF**			
PTSF=BPTSF+Fd/np	**50,2**	%	
Fd/np=	0		
NS =	**C**		
TIPO DE CARRETERA	**CLASE**	**II**	
NIVEL DE SERVICIO	**C**		

PROYECTO: ENLACE N-332 - POLIGONO BENIDORM - VIAL DISCOTECAS. ESCENARIO 1 SABADOS

TRAMO: ACCESO POLÍGONO ESTE ENTRADA

Año 2040
IMD Total =

Datos de entrada			
Intensidad horaria, **IH**	867	v/h	
% IMD			
Factor de hora punta, **FHP**	1		
%medio de pesados, P_T	7,0%		
Porcentaje de veh. de recreo, P_R	0,0%		
Ancho de carril	3,50	m	
Ancho de arcén	2,50	m	
Fls: ajuste ancho de carril y arcén	0,7		
Porcentaje de adelantamiento prohibido	0%		
Reparto por sentido	50/50		
fnp: ajuste por zonas sin adelantamiento	1		
Factor de usuario, fu	1		
Terreno	LLANO		
Coeficientes de equivalencia (Velocidad media)			
E_T	1,2		
E_R	1		
Factor de pesados, **fp** (Velocidad media)	**0,986**		
Número de carriles, N	2		
Velocidad libre básica, **BFFS**	40	Km/h	
Coeficientes de equivalencia (% demora)			
E_T	1,1		
E_R	1		
Factor de pesados, **fp** (% demora)	**0,993**		
Cálculo del nivel de servicio			
Cálculo de la velocidad media			
Ihp= IH/(FHP*Fp*fg)	**879**	vl/h	
Fg:ajuste por terreno	1		
Velocidad corregida, **FFS**			
FFS=BFFS-Fls-Fa	**39,3**	Km/h	
Puntos de acceso por km	0		
Fa: ajuste por puntos de acceso	0,0		
Velocidad media, **ATS**			
ATS=FFS-0,0125 Ihp-fnp	**27,3**	Km/h	
NS =	**E**		
Cálculo del pocentaje de demora			
Ihp= IH/(FHP*Fp*fg)	**873**	vl/h	
Fg:ajuste por terreno	1		
Porcentaje base de demora, **BTSF**			
BTSF= 100(1-e^-0,000879Ihp)	53,6	%	
Porcentaje de demora,**PTSF**			
PTSF=BPTSF+Fd/np	**53,6**	%	
Fd/np=	0		
NS =	**C**		
TIPO DE CARRETERA	**CLASE**	**II**	
NIVEL DE SERVICIO	**C**		

TRAMO: ACCESO POLÍGONO ESTE SALIDA

Año 2040
IMD Total =

Datos de entrada			
Intensidad horaria, **IH**	1.049	v/h	
% IMD			
Factor de hora punta, **FHP**	1		
%medio de pesados, P_T	7,0%		
Porcentaje de veh. de recreo, P_R	0,0%		
Ancho de carril	3,50	m	
Ancho de arcén	2,50	m	
Fls: ajuste ancho de carril y arcén	0,7		
Porcentaje de adelantamiento prohibido	0%		
Reparto por sentido	50/50		
fnp: ajuste por zonas sin adelantamiento	1		
Factor de usuario, fu	1		
Terreno	LLANO		
Coeficientes de equivalencia (Velocidad media)			
E_T	1,2		
E_R	1		
Factor de pesados, **fp** (Velocidad media)	**0,986**		
Número de carriles, N	2		
Velocidad libre básica, **BFFS**	40	Km/h	
Coeficientes de equivalencia (% demora)			
E_T	1,1		
E_R	1		
Factor de pesados, **fp** (% demora)	**0,993**		
Cálculo del nivel de servicio			
Cálculo de la velocidad media			
Ihp= IH/(FHP*Fp*fg)	**1064**	vl/h	
Fg:ajuste por terreno	1		
Velocidad corregida, **FFS**			
FFS=BFFS-Fls-Fa	**39,3**	Km/h	
Puntos de acceso por km	0		
Fa: ajuste por puntos de acceso	0,0		
Velocidad media, **ATS**			
ATS=FFS-0,0125 Ihp-fnp	**25,0**	Km/h	
NS =	**E**		
Cálculo del pocentaje de demora			
Ihp= IH/(FHP*Fp*fg)	**1056**	vl/h	
Fg:ajuste por terreno	1		
Porcentaje base de demora, **BTSF**			
BTSF= 100(1-e^-0,000879Ihp)	60,5	%	
Porcentaje de demora,**PTSF**			
PTSF=BPTSF+Fd/np	**60,5**	%	
Fd/np=	0		
NS =	**C**		
TIPO DE CARRETERA	**CLASE**	**II**	
NIVEL DE SERVICIO	**C**		

CÁLCULO DE NIVELES DE SERVICIO

PROYECTO: ENLACE N-332 - POLIGONO BENIDORM - VIAL DISCOTECAS. ESCENARIO 1 SABADOS

TRAMO: VIAL DISCOTECAS. SENTIDO POLÍGONO

Año 2020
IMD Total =

Datos de entrada			
Intensidad horaria, **IH**	294	v/h	
% IMD			
Factor de hora punta, **FHP**	1		
%medio de pesados, P_T	7,0%		
Porcentaje de veh. de recreo, P_R	0,0%		
Ancho de carril	3,50	m	
Ancho de arcén	2,50	m	
Fls: ajuste ancho de carril y arcén	0,7		
Porcentaje de adelantamiento prohibido	0%		
Reparto por sentido	50/50		
fnp: ajuste por zonas sin adelantamiento	1		
Factor de usuario, fu	1		
Terreno	LLANO		
Coeficientes de equivalencia (Velocidad media)			
E_T	1,7		
E_R	1		
Factor de pesados, **fp** (Velocidad media)	**0,953**		
Número de carriles, N	1		
Velocidad libre básica, **BFFS**	60	Km/h	
Coeficientes de equivalencia (% demora)			
E_T	1,1		
E_R	1		
Factor de pesados, **fp** (% demora)	**0,993**		
Cálculo del nivel de servicio			
Cálculo de la velocidad media			
Ihp= IH/(FHP*Fp*fg)	**308**	vl/h	
Fg:ajuste por terreno	1		
Velocidad corregida, **FFS**			
FFS=BFFS-Fls-Fa	**59,3**	Km/h	
Puntos de acceso por km	0		
Fa: ajuste por puntos de acceso	0,0		
Velocidad media, **ATS**			
ATS=FFS-0,0125 Ihp-fnp	**54,4**	Km/h	
NS =	**E**		
Cálculo del pocentaje de demora			
Ihp= IH/(FHP*Fp*fg)	**296**	vl/h	
Fg:ajuste por terreno	1		
Porcentaje base de demora, **BTSF**			
BTSF= 100(1-e^-0,000879Ihp)	22,9	%	
Porcentaje de demora,**PTSF**			
PTSF=BPTSF+Fd/np	**22,9**	%	
Fd/np=	0		
NS =	**A**		
TIPO DE CARRETERA	**CLASE**	**II**	
NIVEL DE SERVICIO	**A**		

PROYECTO: ENLACE N-332 - POLIGONO BENIDORM - VIAL DISCOTECAS. ESCENARIO 1 SABADOS

TRAMO: VIAL DISCOTECAS. SENTIDO BENIDORM

Año 2020
IMD Total =

Datos de entrada			
Intensidad horaria, **IH**	294	v/h	
% IMD			
Factor de hora punta, **FHP**	1		
%medio de pesados, P_T	7,0%		
Porcentaje de veh. de recreo, P_R	0,0%		
Ancho de carril	3,50	m	
Ancho de arcén	2,50	m	
Fls: ajuste ancho de carril y arcén	0,7		
Porcentaje de adelantamiento prohibido	0%		
Reparto por sentido	50/50		
fnp: ajuste por zonas sin adelantamiento	1		
Factor de usuario, fu	1		
Terreno	LLANO		
Coeficientes de equivalencia (Velocidad media)			
E_T	1,7		
E_R	1		
Factor de pesados, **fp** (Velocidad media)	**0,953**		
Número de carriles, N	1		
Velocidad libre básica, **BFFS**	60	Km/h	
Coeficientes de equivalencia (% demora)			
E_T	1,1		
E_R	1		
Factor de pesados, **fp** (% demora)	**0,993**		
Cálculo del nivel de servicio			
Cálculo de la velocidad media			
Ihp= IH/(FHP*Fp*fg)	**308**	vl/h	
Fg:ajuste por terreno	1		
Velocidad corregida, **FFS**			
FFS=BFFS-Fls-Fa	**59,3**	Km/h	
Puntos de acceso por km	0		
Fa: ajuste por puntos de acceso	0,0		
Velocidad media, **ATS**			
ATS=FFS-0,0125 Ihp-fnp	**54,4**	Km/h	
NS =	**E**		
Cálculo del pocentaje de demora			
Ihp= IH/(FHP*Fp*fg)	**296**	vl/h	
Fg:ajuste por terreno	1		
Porcentaje base de demora, **BTSF**			
BTSF= 100(1-e^-0,000879Ihp)	22,9	%	
Porcentaje de demora,**PTSF**			
PTSF=BPTSF+Fd/np	**22,9**	%	
Fd/np=	0		
NS =	**A**		
TIPO DE CARRETERA	**CLASE**	**II**	
NIVEL DE SERVICIO	**A**		

PROYECTO: ENLACE N-332 - POLIGONO BENIDORM - VIAL DISCOTECAS. ESCENARIO 1 SABADOS

TRAMO: VIAL DISCOTECAS. SENTIDO POLÍGONO

Año 2040
IMD Total =

Datos de entrada			
Intensidad horaria, **IH**	391	v/h	
% IMD			
Factor de hora punta, **FHP**	1		
%medio de pesados, P_T	7,0%		
Porcentaje de veh. de recreo, P_R	0,0%		
Ancho de carril	3,50	m	
Ancho de arcén	2,50	m	
Fls: ajuste ancho de carril y arcén	0,7		
Porcentaje de adelantamiento prohibido	0%		
Reparto por sentido	50/50		
fnp: ajuste por zonas sin adelantamiento	1		
Factor de usuario, fu	1		
Terreno	LLANO		
Coeficientes de equivalencia (Velocidad media)			
E_T	1,7		
E_R	1		
Factor de pesados, **fp** (Velocidad media)	**0,953**		
Número de carriles, N	1		
Velocidad libre básica, **BFFS**	60	Km/h	
Coeficientes de equivalencia (% demora)			
E_T	1,1		
E_R	1		
Factor de pesados, **fp** (% demora)	**0,993**		
Cálculo del nivel de servicio			
Cálculo de la velocidad media			
Ihp= IH/(FHP*Fp*fg)	**410**	vl/h	
Fg:ajuste por terreno	1		
Velocidad corregida, **FFS**			
FFS=BFFS-Fls-Fa	**59,3**	Km/h	
Puntos de acceso por km	0		
Fa: ajuste por puntos de acceso	0,0		
Velocidad media, **ATS**			
ATS=FFS-0,0125 Ihp-fnp	**53,2**	Km/h	
NS =	**E**		
Cálculo del pocentaje de demora			
Ihp= IH/(FHP*Fp*fg)	**394**	vl/h	
Fg:ajuste por terreno	1		
Porcentaje base de demora, **BTSF**			
BTSF= 100(1-e^-0,000879Ihp)	29,3	%	
Porcentaje de demora,**PTSF**			
PTSF=BPTSF+Fd/np	**29,3**	%	
Fd/np=	0		
NS =	**A**		
TIPO DE CARRETERA	**CLASE**	**II**	
NIVEL DE SERVICIO	**A**		

PROYECTO: ENLACE N-332 - POLIGONO BENIDORM - VIAL DISCOTECAS. ESCENARIO 1 SABADOS

TRAMO: VIAL DISCOTECAS. SENTIDO BENIDORM

Año 2040
IMD Total =

Datos de entrada			
Intensidad horaria, **IH**	391	v/h	
% IMD			
Factor de hora punta, **FHP**	1		
%medio de pesados, P_T	7,0%		
Porcentaje de veh. de recreo, P_R	0,0%		
Ancho de carril	3,50	m	
Ancho de arcén	2,50	m	
Fls: ajuste ancho de carril y arcén	0,7		
Porcentaje de adelantamiento prohibido	0%		
Reparto por sentido	50/50		
fnp: ajuste por zonas sin adelantamiento	1		
Factor de usuario, fu	1		
Terreno	LLANO		
Coeficientes de equivalencia (Velocidad media)			
E_T	1,7		
E_R	1		
Factor de pesados, **fp** (Velocidad media)	**0,953**		
Número de carriles, N	1		
Velocidad libre básica, **BFFS**	60	Km/h	
Coeficientes de equivalencia (% demora)			
E_T	1,1		
E_R	1		
Factor de pesados, **fp** (% demora)	**0,993**		
Cálculo del nivel de servicio			
Cálculo de la velocidad media			
Ihp= IH/(FHP*Fp*fg)	**410**	vl/h	
Fg:ajuste por terreno	1		
Velocidad corregida, **FFS**			
FFS=BFFS-Fls-Fa	**59,3**	Km/h	
Puntos de acceso por km	0		
Fa: ajuste por puntos de acceso	0,0		
Velocidad media, **ATS**			
ATS=FFS-0,0125 Ihp-fnp	**53,2**	Km/h	
NS =	**E**		
Cálculo del pocentaje de demora			
Ihp= IH/(FHP*Fp*fg)	**394**	vl/h	
Fg:ajuste por terreno	1		
Porcentaje base de demora, **BTSF**			
BTSF= 100(1-e^-0,000879Ihp)	29,3	%	
Porcentaje de demora,**PTSF**			
PTSF=BPTSF+Fd/np	**29,3**	%	
Fd/np=	0		
NS =	**A**		
TIPO DE CARRETERA	**CLASE**	**II**	
NIVEL DE SERVICIO	**A**		

CÁLCULO DE NIVELES DE SERVICIO

PROYECTO: ENLACE N-332 - POLIGONO BENIDORM - VIAL DISCOTECAS. ESCENARIO 1 SABADOS

TRAMO: RAMAL SALIDA N-332 HACIA CV-70 DESDE EL ESTE

Año 2020
IMD Total =

Datos de entrada			
Intensidad horaria, **IH**	145	v/h	
% IMD			
Factor de hora punta, **FHP**	1		
%medio de pesados, P_T	7,0%		
Porcentaje de veh. de recreo, P_R	0,0%		
Ancho de carril	3,50	m	
Ancho de arcén	2,50	m	
Fls: ajuste ancho de carril y arcén	0,7		
Porcentaje de adelantamiento prohibido	0%		
Reparto por sentido	50/50		
fnp: ajuste por zonas sin adelantamiento	1		
Factor de usuario, fu	1		
Terreno	LLANO		
Coeficientes de equivalencia (Velocidad media)			
E_T	1,7		
E_R	1		
Factor de pesados, **fp** (Velocidad media)	**0,953**		
Número de carriles, N	1		
Velocidad libre básica, **BFFS**	30	Km/h	
Coeficientes de equivalencia (% demora)			
E_T	1,1		
E_R	1		
Factor de pesados, **fp** (% demora)	**0,993**		
Cálculo del nivel de servicio			
Cálculo de la velocidad media			
Ihp= IH/(FHP*Fp*fg)	**152**	vl/h	
Fg:ajuste por terreno	1		
Velocidad corregida, **FFS**			
FFS=BFFS-Fls-Fa	**29,3**	Km/h	
Puntos de acceso por km	0		
Fa: ajuste por puntos de acceso	0,0		
Velocidad media, **ATS**			
ATS=FFS-0,0125 Ihp-fnp	**26,4**	Km/h	
NS =	**E**		
Cálculo del pocentaje de demora			
Ihp= IH/(FHP*Fp*fg)	**146**	vl/h	
Fg:ajuste por terreno	1		
Porcentaje base de demora, **BTSF**			
BTSF= 100(1-e^-0,000879Ihp)	12,0	%	
Porcentaje de demora,**PTSF**			
PTSF=BPTSF+Fd/np	**12,0**	%	
Fd/np=	0		
NS =	**A**		
TIPO DE CARRETERA	**CLASE**	II	
NIVEL DE SERVICIO	**A**		

TRAMO: RAMAL SALIDA N-332 HACIA CV-70 DESDE EL OESTE

Año 2020
IMD Total =

Datos de entrada			
Intensidad horaria, **IH**	293	v/h	
% IMD			
Factor de hora punta, **FHP**	1		
%medio de pesados, P_T	7,0%		
Porcentaje de veh. de recreo, P_R	0,0%		
Ancho de carril	3,50	m	
Ancho de arcén	2,50	m	
Fls: ajuste ancho de carril y arcén	0,7		
Porcentaje de adelantamiento prohibido	0%		
Reparto por sentido	50/50		
fnp: ajuste por zonas sin adelantamiento	1		
Factor de usuario, fu	1		
Terreno	LLANO		
Coeficientes de equivalencia (Velocidad media)			
E_T	1,7		
E_R	1		
Factor de pesados, **fp** (Velocidad media)	**0,953**		
Número de carriles, N	1		
Velocidad libre básica, **BFFS**	30	Km/h	
Coeficientes de equivalencia (% demora)			
E_T	1,1		
E_R	1		
Factor de pesados, **fp** (% demora)	**0,993**		
Cálculo del nivel de servicio			
Cálculo de la velocidad media			
Ihp= IH/(FHP*Fp*fg)	**307**	vl/h	
Fg:ajuste por terreno	1		
Velocidad corregida, **FFS**			
FFS=BFFS-Fls-Fa	**29,3**	Km/h	
Puntos de acceso por km	0		
Fa: ajuste por puntos de acceso	0,0		
Velocidad media, **ATS**			
ATS=FFS-0,0125 Ihp-fnp	**24,5**	Km/h	
NS =	**E**		
Cálculo del pocentaje de demora			
Ihp= IH/(FHP*Fp*fg)	**295**	vl/h	
Fg:ajuste por terreno	1		
Porcentaje base de demora, **BTSF**			
BTSF= 100(1-e^-0,000879Ihp)	22,8	%	
Porcentaje de demora,**PTSF**			
PTSF=BPTSF+Fd/np	**22,8**	%	
Fd/np=	0		
NS =	**A**		
TIPO DE CARRETERA	**CLASE**	II	
NIVEL DE SERVICIO	**A**		

PROYECTO: ENLACE N-332 - POLIGONO BENIDORM - VIAL DISCOTECAS. ESCENARIO 1 SABADOS

TRAMO: RAMAL SALIDA N-332 HACIA CV-70 DESDE EL ESTE

Año 2040
IMD Total =

Datos de entrada			
Intensidad horaria, **IH**	194	v/h	
% IMD			
Factor de hora punta, **FHP**	1		
%medio de pesados, P_T	7,0%		
Porcentaje de veh. de recreo, P_R	0,0%		
Ancho de carril	3,50	m	
Ancho de arcén	2,50	m	
Fls: ajuste ancho de carril y arcén	0,7		
Porcentaje de adelantamiento prohibido	0%		
Reparto por sentido	50/50		
fnp: ajuste por zonas sin adelantamiento	1		
Factor de usuario, fu	1		
Terreno	LLANO		
Coeficientes de equivalencia (Velocidad media)			
E_T	1,7		
E_R	1		
Factor de pesados, **fp** (Velocidad media)	**0,953**		
Número de carriles, N	1		
Velocidad libre básica, **BFFS**	30	Km/h	
Coeficientes de equivalencia (% demora)			
E_T	1,1		
E_R	1		
Factor de pesados, **fp** (% demora)	**0,993**		
Cálculo del nivel de servicio			
Cálculo de la velocidad media			
Ihp= IH/(FHP*Fp*fg)	**204**	vl/h	
Fg:ajuste por terreno	1		
Velocidad corregida, **FFS**			
FFS=BFFS-Fls-Fa	**29,3**	Km/h	
Puntos de acceso por km	0		
Fa: ajuste por puntos de acceso	0,0		
Velocidad media, **ATS**			
ATS=FFS-0,0125 Ihp-fnp	**25,8**	Km/h	
NS =	**E**		
Cálculo del pocentaje de demora			
Ihp= IH/(FHP*Fp*fg)	**195**	vl/h	
Fg:ajuste por terreno	1		
Porcentaje base de demora, **BTSF**			
BTSF= 100(1-e^-0,000879Ihp)	15,8	%	
Porcentaje de demora,**PTSF**			
PTSF=BPTSF+Fd/np	**15,8**	%	
Fd/np=	0		
NS =	**A**		
TIPO DE CARRETERA	**CLASE**	II	
NIVEL DE SERVICIO	**A**		

TRAMO: RAMAL SALIDA N-332 HACIA CV-70 DESDE EL OESTE

Año 2040
IMD Total =

Datos de entrada			
Intensidad horaria, **IH**	390	v/h	
% IMD			
Factor de hora punta, **FHP**	1		
%medio de pesados, P_T	7,0%		
Porcentaje de veh. de recreo, P_R	0,0%		
Ancho de carril	3,50	m	
Ancho de arcén	2,50	m	
Fls: ajuste ancho de carril y arcén	0,7		
Porcentaje de adelantamiento prohibido	0%		
Reparto por sentido	50/50		
fnp: ajuste por zonas sin adelantamiento	1		
Factor de usuario, fu	1		
Terreno	LLANO		
Coeficientes de equivalencia (Velocidad media)			
E_T	1,7		
E_R	1		
Factor de pesados, **fp** (Velocidad media)	**0,953**		
Número de carriles, N	1		
Velocidad libre básica, **BFFS**	30	Km/h	
Coeficientes de equivalencia (% demora)			
E_T	1,1		
E_R	1		
Factor de pesados, **fp** (% demora)	**0,993**		
Cálculo del nivel de servicio			
Cálculo de la velocidad media			
Ihp= IH/(FHP*Fp*fg)	**409**	vl/h	
Fg:ajuste por terreno	1		
Velocidad corregida, **FFS**			
FFS=BFFS-Fls-Fa	**29,3**	Km/h	
Puntos de acceso por km	0		
Fa: ajuste por puntos de acceso	0,0		
Velocidad media, **ATS**			
ATS=FFS-0,0125 Ihp-fnp	**23,2**	Km/h	
NS =	**E**		
Cálculo del pocentaje de demora			
Ihp= IH/(FHP*Fp*fg)	**393**	vl/h	
Fg:ajuste por terreno	1		
Porcentaje base de demora, **BTSF**			
BTSF= 100(1-e^-0,000879Ihp)	29,2	%	
Porcentaje de demora,**PTSF**			
PTSF=BPTSF+Fd/np	**29,2**	%	
Fd/np=	0		
NS =	**A**		
TIPO DE CARRETERA	**CLASE**	II	
NIVEL DE SERVICIO	**A**		

CÁLCULO DE NIVELES DE SERVICIO

PROYECTO: ENLACE N-332 - POLIGONO BENIDORM - VIAL DISCOTECAS. ESCENARIO 1 SABADOS

TRAMO: VIA DE SERVICIO CC ESTE

Año 2020
IMD Total =

Datos de entrada			
Intensidad horaria, **IH**	1.042	v/h	
% IMD			
Factor de hora punta, **FHP**	1		
%medio de pesados, P_T	7,0%		
Porcentaje de veh. de recreo, P_R	0,0%		
Ancho de carril	3,50	m	
Ancho de arcén	2,50	m	
FIs: ajuste ancho de carril y arcén	0,7		
Porcentaje de adelantamiento prohibido	0%		
Reparto por sentido	50/50		
fnp: ajuste por zonas sin adelantamiento	1		
Factor de usuario, fu	1		
Terreno	LLANO		
Coeficientes de equivalencia (Velocidad media)			
E_T	1,2		
E_R	1		
Factor de pesados, **fp** (Velocidad media)	**0,986**		
Número de carriles, N	1		
Velocidad libre básica, **BFFS**	30	Km/h	
Coeficientes de equivalencia (% demora)			
E_T	1,1		
E_R	1		
Factor de pesados, **fp** (% demora)	**0,993**		
Cálculo del nivel de servicio			
Cálculo de la velocidad media			
Ihp= IH/(FHP*Fp*fg)	**1057**	vl/h	
Fg:ajuste por terreno	1		
Velocidad corregida, **FFS**			
FFS=BFFS-FIs-Fa	**29,3**	Km/h	
Puntos de acceso por km	0		
Fa: ajuste por puntos de acceso	0,0		
Velocidad media, **ATS**			
ATS=FFS-0,0125 Ihp-fnp	**15,1**	Km/h	
NS =	**E**		
Cálculo del pocentaje de demora			
Ihp= IH/(FHP*Fp*fg)	**1049**	vl/h	
Fg:ajuste por terreno	1		
Porcentaje base de demora, **BTSF**			
BTSF= 100(1-e^-0,000879Ihp)	60,2	%	
Porcentaje de demora,**PTSF**			
PTSF=BPTSF+Fd/np	**60,2**	%	
Fd/np=	0		
NS =	**C**		
TIPO DE CARRETERA	**CLASE**	II	
NIVEL DE SERVICIO	**C**		

PROYECTO: ENLACE N-332 - POLIGONO BENIDORM - VIAL DISCOTECAS. ESCENARIO 1 SABADOS

TRAMO: RAMAL SALIDA N-332 HACIA CV-70 DESDE EL OESTE

Año 2020
IMD Total =

Datos de entrada			
Intensidad horaria, **IH**		v/h	
% IMD			
Factor de hora punta, **FHP**	1		
%medio de pesados, P_T	7,0%		
Porcentaje de veh. de recreo, P_R	0,0%		
Ancho de carril	3,50	m	
Ancho de arcén	2,50	m	
FIs: ajuste ancho de carril y arcén	0,7		
Porcentaje de adelantamiento prohibido	0%		
Reparto por sentido	50/50		
fnp: ajuste por zonas sin adelantamiento	1		
Factor de usuario, fu	1		
Terreno	LLANO		
Coeficientes de equivalencia (Velocidad media)			
E_T	1,7		
E_R	1		
Factor de pesados, **fp** (Velocidad media)	**0,953**		
Número de carriles, N	1		
Velocidad libre básica, **BFFS**	30	Km/h	
Coeficientes de equivalencia (% demora)			
E_T	1,1		
E_R	1		
Factor de pesados, **fp** (% demora)	**0,993**		
Cálculo del nivel de servicio			
Cálculo de la velocidad media			
Ihp= IH/(FHP*Fp*fg)	**0**	vl/h	
Fg:ajuste por terreno	1		
Velocidad corregida, **FFS**			
FFS=BFFS-FIs-Fa	**29,3**	Km/h	
Puntos de acceso por km	0		
Fa: ajuste por puntos de acceso	0,0		
Velocidad media, **ATS**			
ATS=FFS-0,0125 Ihp-fnp	**28,3**	Km/h	
NS =	**E**		
Cálculo del pocentaje de demora			
Ihp= IH/(FHP*Fp*fg)	**0**	vl/h	
Fg:ajuste por terreno	1		
Porcentaje base de demora, **BTSF**			
BTSF= 100(1-e^-0,000879Ihp)	0,0	%	
Porcentaje de demora,**PTSF**			
PTSF=BPTSF+Fd/np	**0,0**	%	
Fd/np=	0		
NS =	**A**		
TIPO DE CARRETERA	**CLASE**	II	
NIVEL DE SERVICIO	**A**		

PROYECTO: ENLACE N-332 - POLIGONO BENIDORM - VIAL DISCOTECAS. ESCENARIO 1 SABADOS

TRAMO: VIA DE SERVICIO CC ESTE

Año 2040
IMD Total =

Datos de entrada			
Intensidad horaria, **IH**	1.387	v/h	
% IMD			
Factor de hora punta, **FHP**	1		
%medio de pesados, P_T	7,0%		
Porcentaje de veh. de recreo, P_R	0,0%		
Ancho de carril	3,50	m	
Ancho de arcén	2,50	m	
FIs: ajuste ancho de carril y arcén	0,7		
Porcentaje de adelantamiento prohibido	0%		
Reparto por sentido	50/50		
fnp: ajuste por zonas sin adelantamiento	1		
Factor de usuario, fu	1		
Terreno	LLANO		
Coeficientes de equivalencia (Velocidad media)			
E_T	1,1		
E_R	1		
Factor de pesados, **fp** (Velocidad media)	**0,993**		
Número de carriles, N	1		
Velocidad libre básica, **BFFS**	30	Km/h	
Coeficientes de equivalencia (% demora)			
E_T	1		
E_R	1		
Factor de pesados, **fp** (% demora)	**1,000**		
Cálculo del nivel de servicio			
Cálculo de la velocidad media			
Ihp= IH/(FHP*Fp*fg)	**1397**	vl/h	
Fg:ajuste por terreno	1		
Velocidad corregida, **FFS**			
FFS=BFFS-FIs-Fa	**29,3**	Km/h	
Puntos de acceso por km	0		
Fa: ajuste por puntos de acceso	0,0		
Velocidad media, **ATS**			
ATS=FFS-0,0125 Ihp-fnp	**10,8**	Km/h	
NS =	**E**		
Cálculo del pocentaje de demora			
Ihp= IH/(FHP*Fp*fg)	**1387**	vl/h	
Fg:ajuste por terreno	1		
Porcentaje base de demora, **BTSF**			
BTSF= 100(1-e^-0,000879Ihp)	70,5	%	
Porcentaje de demora,**PTSF**			
PTSF=BPTSF+Fd/np	**70,5**	%	
Fd/np=	0		
NS =	**D**		
TIPO DE CARRETERA	**CLASE**	II	
NIVEL DE SERVICIO	**D**		

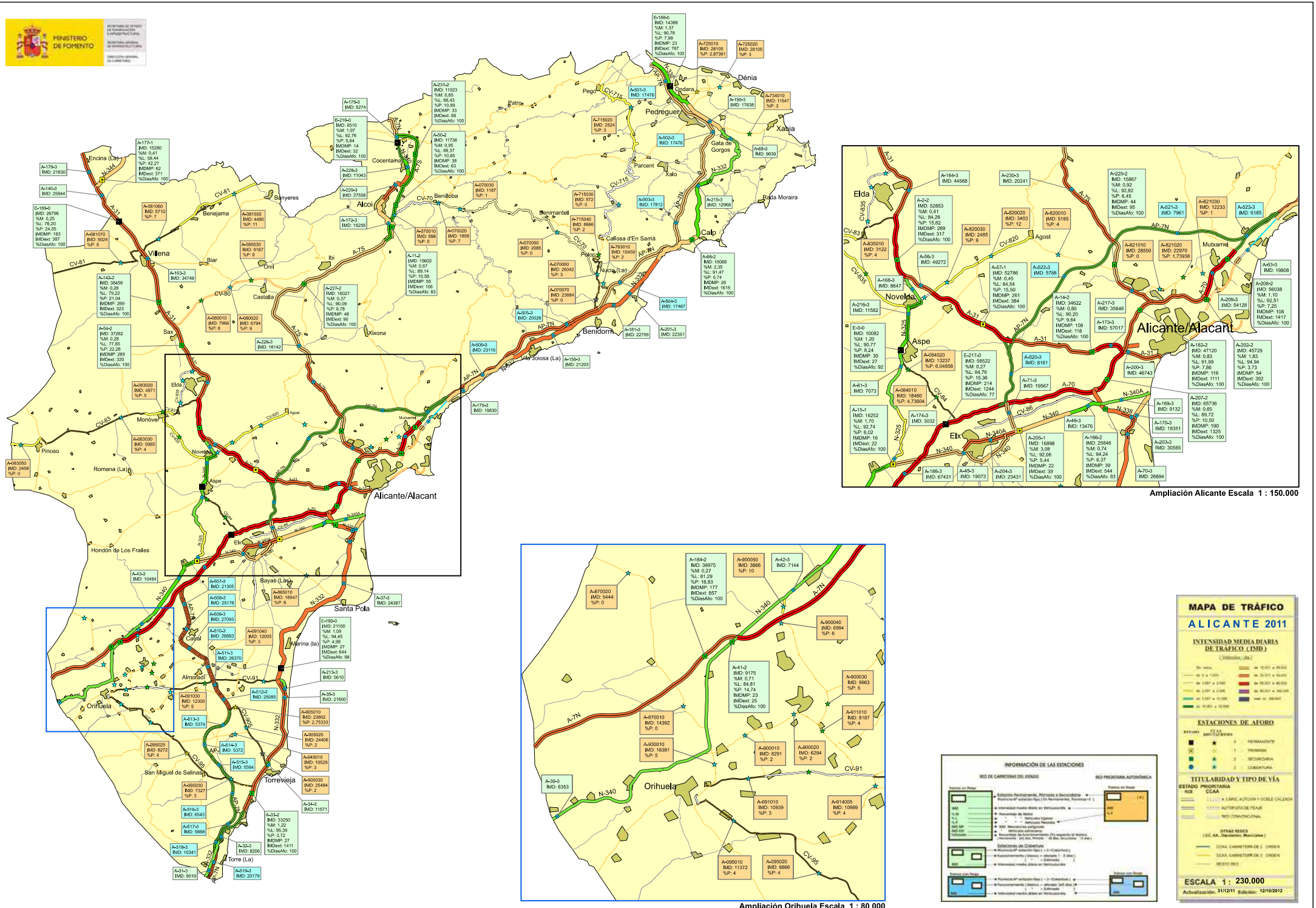
PROYECTO: ENLACE N-332 - POLIGONO BENIDORM - VIAL DISCOTECAS. ESCENARIO 1 SABADOS

TRAMO: RAMAL SALIDA N-332 HACIA CV-70 DESDE EL OESTE

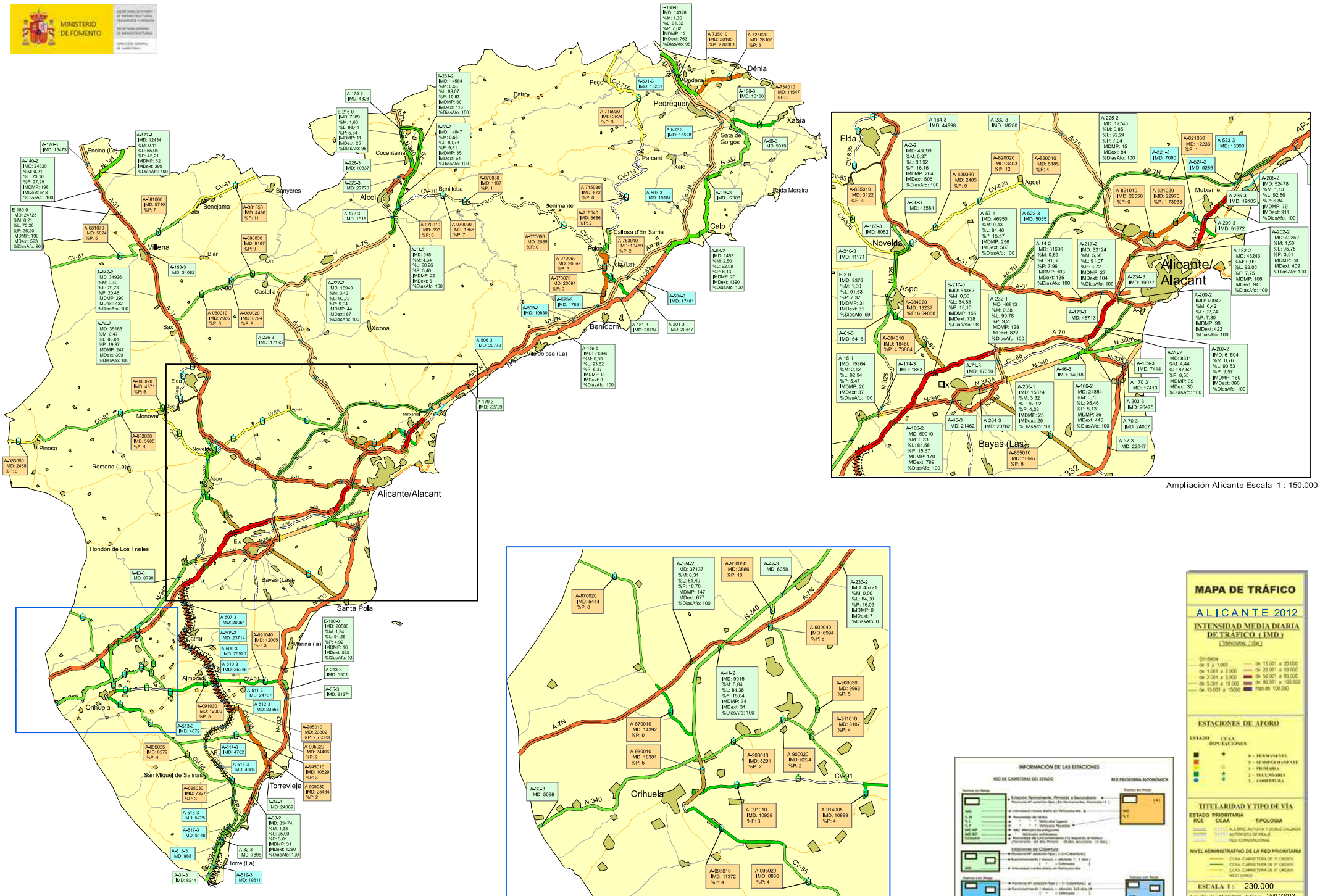
Año 2040
IMD Total =

Datos de entrada			
Intensidad horaria, **IH**		v/h	
% IMD			
Factor de hora punta, **FHP**	1		
%medio de pesados, P_T	7,0%		
Porcentaje de veh. de recreo, P_R	0,0%		
Ancho de carril	3,50	m	
Ancho de arcén	2,50	m	
FIs: ajuste ancho de carril y arcén	0,7		
Porcentaje de adelantamiento prohibido	0%		
Reparto por sentido	50/50		
fnp: ajuste por zonas sin adelantamiento	1		
Factor de usuario, fu	1		
Terreno	LLANO		
Coeficientes de equivalencia (Velocidad media)			
E_T	1,7		
E_R	1		
Factor de pesados, **fp** (Velocidad media)	**0,953**		
Número de carriles, N	1		
Velocidad libre básica, **BFFS**	30	Km/h	
Coeficientes de equivalencia (% demora)			
E_T	1,1		
E_R	1		
Factor de pesados, **fp** (% demora)	**0,993**		
Cálculo del nivel de servicio			
Cálculo de la velocidad media			
Ihp= IH/(FHP*Fp*fg)	**0**	vl/h	
Fg:ajuste por terreno	1		
Velocidad corregida, **FFS**			
FFS=BFFS-FIs-Fa	**29,3**	Km/h	
Puntos de acceso por km	0		
Fa: ajuste por puntos de acceso	0,0		
Velocidad media, **ATS**			
ATS=FFS-0,0125 Ihp-fnp	**28,3**	Km/h	
NS =	**E**		
Cálculo del pocentaje de demora			
Ihp= IH/(FHP*Fp*fg)	**0**	vl/h	
Fg:ajuste por terreno	1		
Porcentaje base de demora, **BTSF**			
BTSF= 100(1-e^-0,000879Ihp)	0,0	%	
Porcentaje de demora,**PTSF**			
PTSF=BPTSF+Fd/np	**0,0**	%	
Fd/np=	0		
NS =	**A**		
TIPO DE CARRETERA	**CLASE**	II	
NIVEL DE SERVICIO	**A**		

APÉNDICE 5. HISTÓRICO DE DATOS DE TRÁFICO

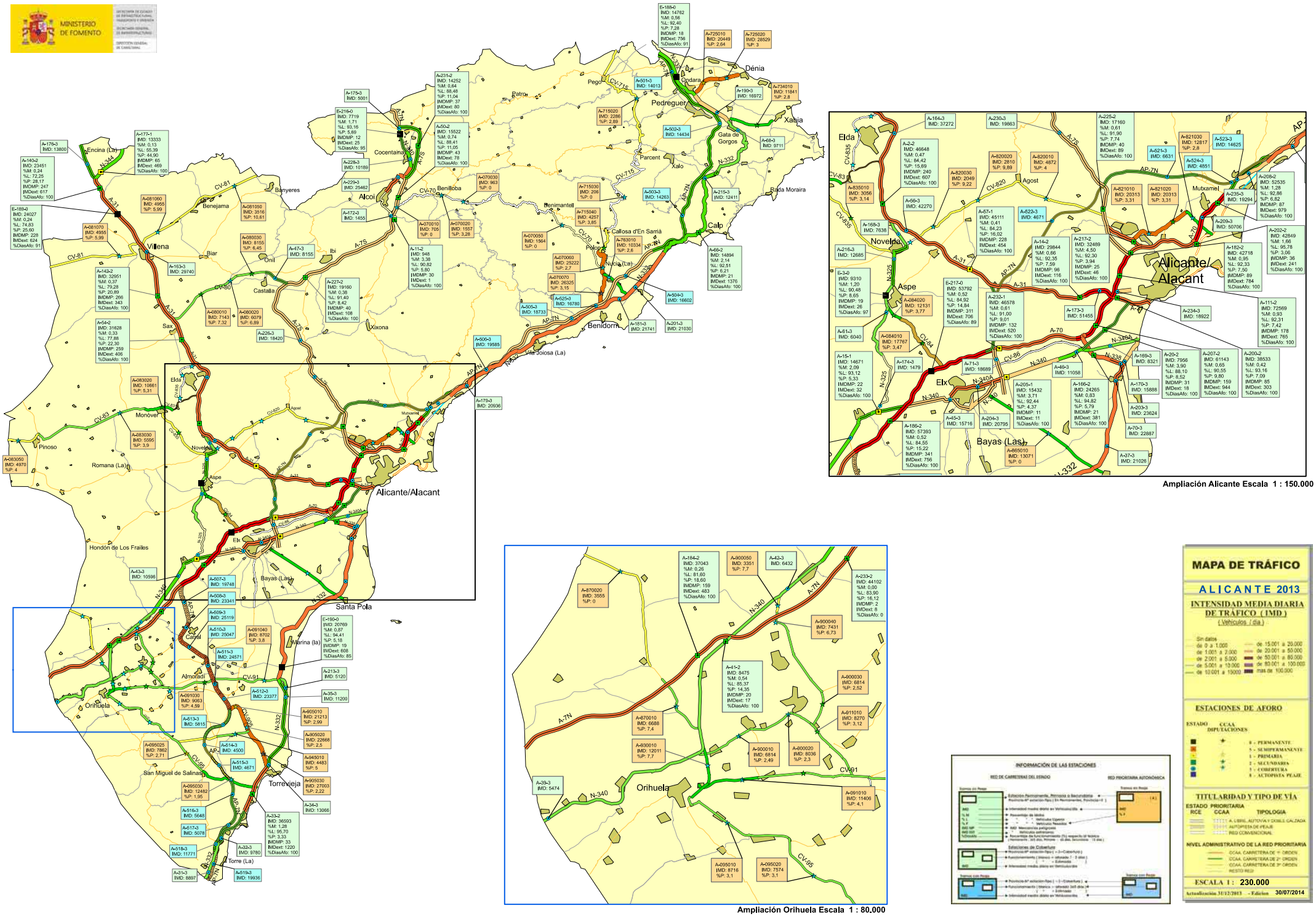

Dénia
Pedreguer
Xàbia
Gata de Gorgos
Parcent
Xalo
Benimantell
Callosa d'En Sarrià
Calp
Nucía (La)
Polop
Benidorm
Villajoiosa (La)
Finestrat
Benilloba
Alcoi
Cocentaina
Penàguila
Banyeres
Benejama
Biar
Onil
Ibi
Castalla
Villena
Sax
Vinalopó
Elda
Monóvar
Pinoso
Romana (La)
Novelda
Aspe
Alicante/Alacant
Elx
Hondón de Los Frailes
Bayas (Las)
Santa Pola
Catral
Almoradí
Orihuela
Marina (la)
San Miguel de Salinas
Torrevieja
Torre (La)
Rojales
Rafal
Redován
Benejúzar
Formentera del Segura
Daya Nueva
Daya Vieja
Callosa de Segura
Catral
Dolores
Granja de Rocamora
Benferri
Albatera
Crevillent
Elche/Elx
Alicante/Alacant
Mutxamel
Agost
Monforte del Cid
Petrer
Elda
Novelda
Aspe
Elx
Alicante/Alacant
Mutxamel
Agost
Orihuela
Ampliación Alicante Escala 1 : 150.000
Ampliación Orihuela Escala 1 : 80.000
INFORMACIÓN DE LAS ESTACIONES
RED DE CARRETERAS DEL ESTADO
RED PRIORITARIA AUTONÓMICA
MAPA DE TRÁFICO
ALICANTE 2011
INTENSIDAD MEDIA DIARIA DE TRÁFICO (IMD)
ESTACIONES DE AFORO
TITULARIDAD Y TIPO DE VÍA
ESCALA 1 : 230.000
Actualización: 31/12/11
Edición: 12/10/2012

MINISTERIO DE FOMENTO



Ampliación Alicante Escala 1 : 150.000

Ampliación Orihuela Escala 1 : 80.000

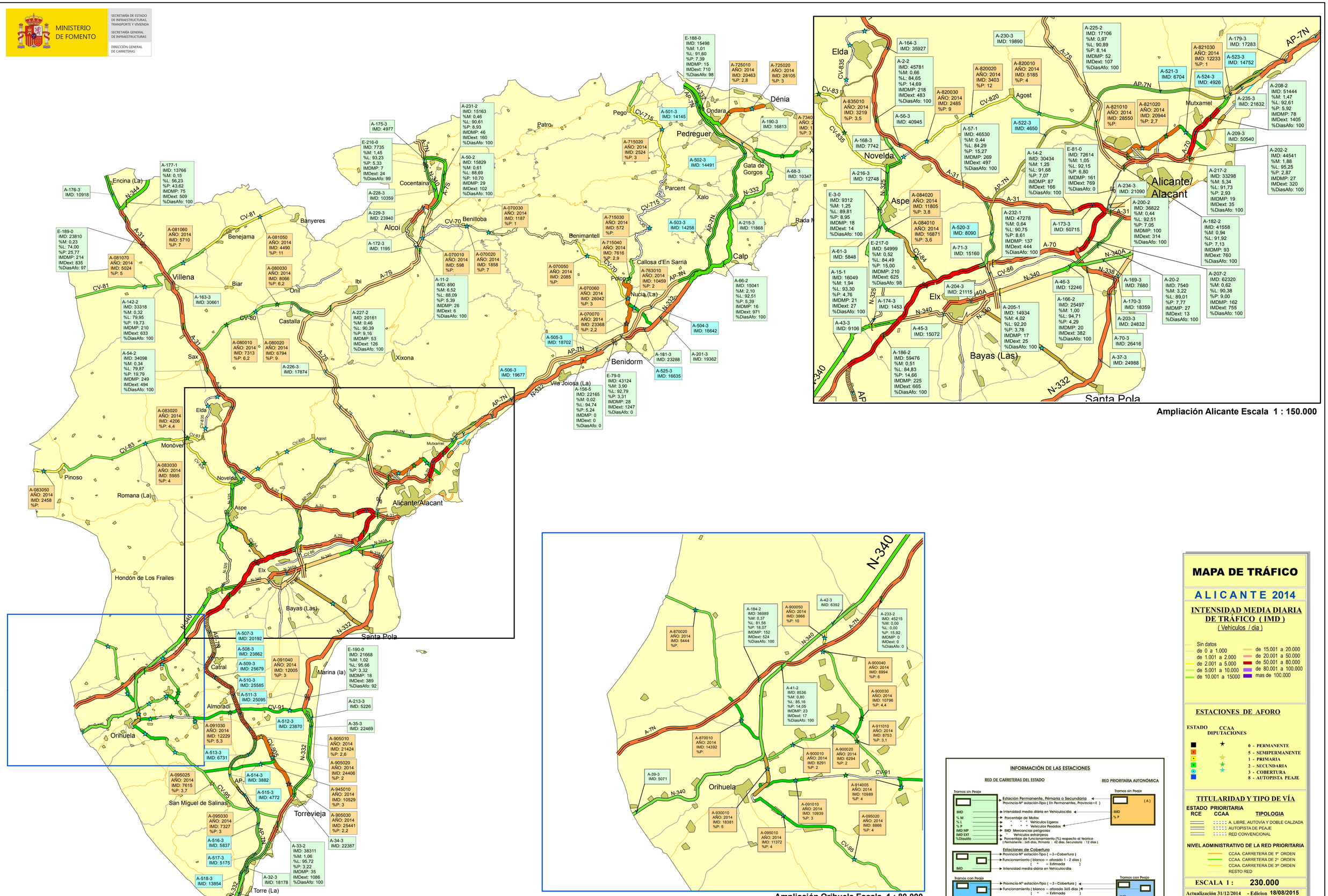

MINISTERIO DE FOMENTO
Ampliación Alicante Escala 1 : 150.000
Ampliación Orihuela Escala 1 : 80.000
MAPA DE TRÁFICO
ALICANTE 2013
INTENSIDAD MEDIA DIARIA DE TRÁFICO (IMD)
(Vehículos / día)
Sin datos
de 0 a 1.000
de 1.001 a 2.000
de 2.001 a 5.000
de 5.001 a 10.000
de 10.001 a 15000
de 15.001 a 20.000
de 20.001 a 50.000
de 50.001 a 80.000
de 80.001 a 100.000
más de 100.000
ESTACIONES DE AFORO
ESTADO
CCAA
DIPUTACIONES
8 - PERMANENTE
9 - SEMIPERMANENTE
1 - PRIMARIA
2 - SECUNDARIA
3 - COBERTURA
6 - AUTOPISTA PEAJE
TITULARIDAD Y TIPO DE VÍA
ESTADO PRIORITARIA
RCE
CCAA
TIPOLOGIA
A, LIBRE, AUTOVIA Y DOBLE CALZADA
AUTOPISTA DE PEAJE
RED CONVENCIONAL
NIVEL ADMINISTRATIVO DE LA RED PRIORITARIA
CCAA. CARRETERA DE 1º ORDEN
CCAA. CARRETERA DE 2º ORDEN
CCAA. CARRETERA DE 3º ORDEN
RESTO RED
ESCALA 1 : 230.000
Actualización 31/12/2013 - Edición 30/07/2014
INFORMACIÓN DE LAS ESTACIONES
RED DE CARRETERAS DEL ESTADO
RED PRIORITARIA AUTONÓMICA
Alicante/Alacant
Elche/Elx
Orihuela
Benidorm
Villena
Alcoi
Dénia
Xàbia
Calp
Altea
Benidorm
Callosa d'En Sarrià
Nucia (La)
Polop
Benimantell
Benifallim
Confrides
Castell de Guadalest
Tibi
Agost
Novelda
Aspe
Monóvar
Pinoso
Sax
Onil
Biar
Castalla
Ibi
Banyeres
Benejama
Encina (La)
Cocentaina
Alcoy
Benilloba
Penàguila
Gaianes
Planes
Beniarrés
Parcent
Xalo
Gata de Gorgos
Pedreguer
Ondara
Pego
Patro
Rafol de Almunia
Rafol d'Almunia
Rafol de Almunia
Rafol d'Almunia
Rafol de Almunia
Rafol d'Almunia

MINISTERIO DE FOMENTO

SECRETARÍA DE ESTADO DE INFRAESTRUCTURAS, TRANSPORTE Y VIVIENDA

SECRETARÍA GENERAL DE INFRAESTRUCTURAS

DIRECCIÓN GENERAL DE CARRETERAS



Ampliación Orihuela Escala 1 : 80.000

Ampliación Alicante Escala 1 : 150.000

MAPA DE TRÁFICO

ALICANTE 2014

INTENSIDAD MEDIA DIARIA DE TRÁFICO (IMD)

(Vehiculos / dia)

- Sin datos
- de 0 a 1.000
- de 1.001 a 2.000
- de 2.001 a 5.000
- de 5.001 a 10.000
- de 10.001 a 15000
- de 15.001 a 20.000
- de 20.001 a 50.000
- de 50.001 a 80.000
- de 80.001 a 100.000
- mas de 100.000

ESTACIONES DE AFORO

ESTADO CCAA DIPUTACIONES

- 0 - PERMANENTE
- 5 - SEMIPERMANENTE
- 1 - PRIMARIA
- 2 - SECUNDARIA
- 3 - COBERTURA
- 8 - AUTOPISTA PEAJE

TITULARIDAD Y TIPO DE VÍA

ESTADO PRIORITARIA RCE CCAA TIPOLOGIA

- A. LIBRE, AUTOVÍA Y DOBLE CALZADA
- AUTOPISTA DE PEAJE
- RED CONVENCIONAL

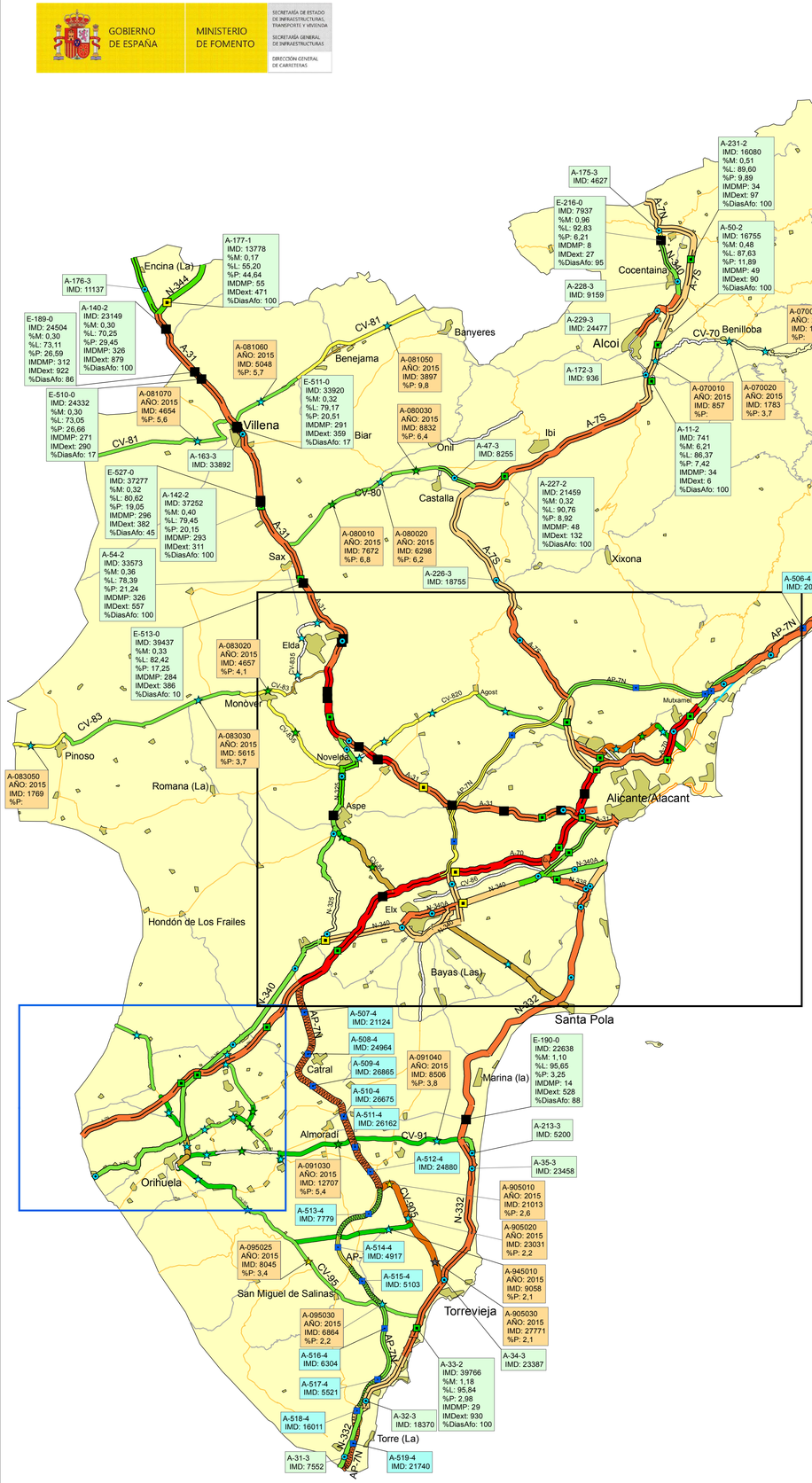
NIVEL ADMINISTRATIVO DE LA RED PRIORITARIA

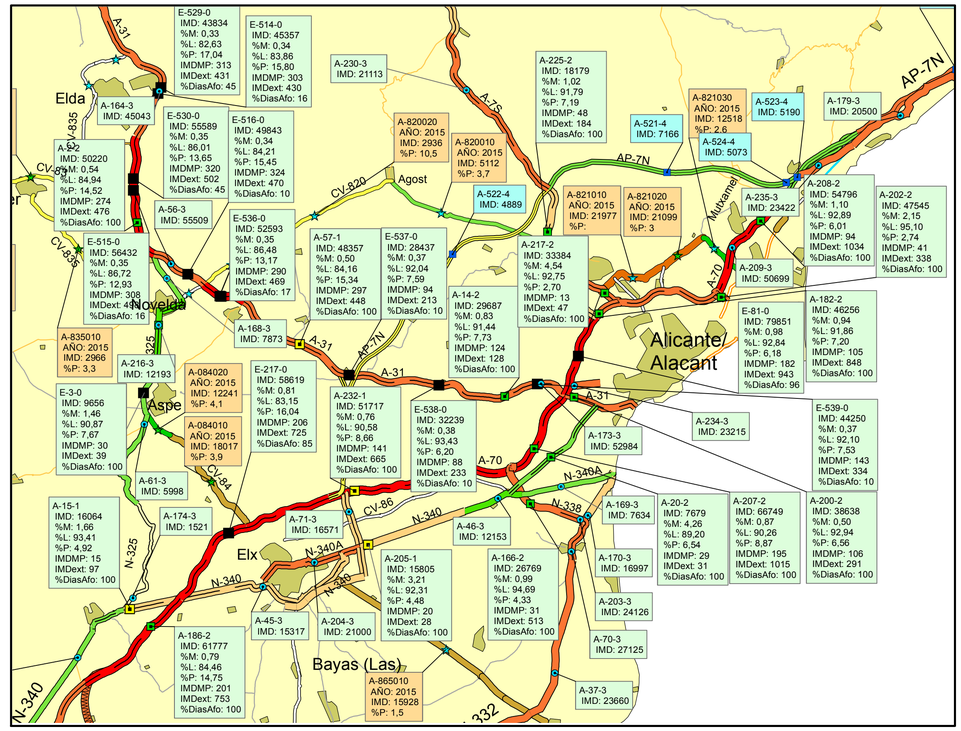
- CCAA. CARRETERA DE 1º ORDEN
- CCAA. CARRETERA DE 2º ORDEN
- CCAA. CARRETERA DE 3º ORDEN
- RESTO RED

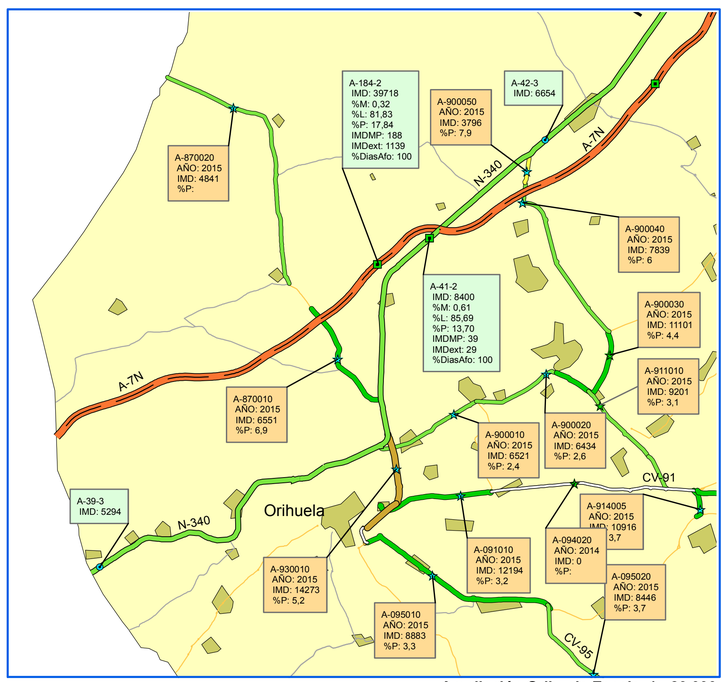
ESCALA 1 : 230.000

Actualización 31/12/2014 - Edicion 18/08/2015

GOBIERNO DE ESPAÑA
MINISTERIO DE FOMENTO
SECRETARÍA DE ESTADO DE INFRAESTRUCTURAS, TRANSPORTE Y VIVIENDA
SECRETARÍA GENERAL DE INFRAESTRUCTURAS
DIRECCIÓN GENERAL DE CARRETERAS







Ampliación Alicante Escala 1 : 150.000

Ampliación Orihuela Escala 1 : 80.000

INFORMACIÓN DE LAS ESTACIONES

RED DE CARRETERAS DEL ESTADO — RED PRIORITARIA AUTONÓMICA

Tramos sin Peaje / Tramos sin Peaje

IMD
% M
% L
% P
IMD MP
IMD EXT
%DiasAfo

Estación Permanente, Primaria o Secundaria
Provincia-Nº estación-Tipo (En Permanentes, Provincia=E)
Intensidad media diária en Vehículos/día
Porcentaje de Motos
" " Vehículos Ligeros
" " Vehículos Pesados
Mercancías peligrosas
Vehículos extranjeros
Porcentaje de funcionamiento (%) respecto al teórico
(Permanente : 365 días, Primaria : 42 días, Secundaria : 12 días)

Estaciones de Cobertura
Provincia-Nº estación-Tipo (= 3=Cobertura)
Funcionamiento (blanco = aforado 1 - 2 días)
(* = Estimada)
Intensidad media diária en Vehículos/día

Tramos con Peaje / Tramos con Peaje

Provincia-Nº estación-Tipo (= 3=Cobertura)
Funcionamiento (blanco = aforado 365 días)
(* = Estimada)
Intensidad media diária en Vehículos/día

MAPA DE TRÁFICO

A L I C A N T E 2015

INTENSIDAD MEDIA DIARIA DE TRÁFICO (IMD)

(Vehículos / día)

- Sin datos
- de 0 a 1.000
- de 1.001 a 2.000
- de 2.001 a 5.000
- de 5.001 a 10.000
- de 10.001 a 15000
- de 15.001 a 20.000
- de 20.001 a 50.000
- de 50.001 a 80.000
- de 80.001 a 100.000
- mas de 100.000

ESTACIONES DE AFORO

ESTADO — CCAA DIPUTACIONES

- 0 - PERMANENTE
- 5 - SEMIPERMANENTE
- 1 - PRIMARIA
- 2 - SECUNDARIA
- 3 - COBERTURA
- 4 - AUTOPISTA PEAJE

TITULARIDAD Y TIPO DE VÍA

ESTADO PRIORITARIA
RCE CCAA

TIPOLOGIA

- A. LIBRE, AUTOVÍA Y DOBLE CALZADA
- AUTOPISTA DE PEAJE
- RED CONVENCIONAL

NIVEL ADMINISTRATIVO DE LA RED PRIORITARIA

- CCAA. CARRETERA DE 1º ORDEN
- CCAA. CARRETERA DE 2º ORDEN
- CCAA. CARRETERA DE 3º ORDEN
- RESTO RED

ESCALA 1 : 230.000

Actualización 31/12/2015 - Edicion 27/09/2016

GOBIERNO DE ESPAÑA

MINISTERIO DE FOMENTO

SECRETARÍA DE ESTADO DE INFRAESTRUCTURAS, TRANSPORTE Y VIVIENDA

SECRETARÍA GENERAL DE INFRAESTRUCTURAS

DIRECCIÓN GENERAL DE CARRETERAS

MAPA DE TRÁFICO

ALICANTE 2016

Ampliación Alicante Escala 1 : 150.000

Ampliación Orihuela Escala 1 : 80.000

TITULARIDAD Y TIPO DE VÍA

RED DE CARRETERAS DEL ESTADO

- AUTOPISTA DE PEAJE
- AUTOPISTA DE PEAJE TRAMO MIXTO
- AUTOPISTA DE PEAJE TRAMO LIBRE
- AUTOPISTA LIBRE O AUTOVÍA
- MULTICARRIL
- CARRETERA CONVENCIONAL

RED DE OTRAS ADMINISTRACIONES

- GRAN CAPACIDAD
- CARRETERA CONVENCIONAL

INTENSIDAD MEDIA DIARIA DE TRÁFICO (IMD)

(vehículos / día)

- Sin datos
- de 0 a 1.000
- de 1.001 a 2.000
- de 2.001 a 5.000
- de 5.001 a 10.000
- de 10.001 a 15.000
- de 15.001 a 20.000
- de 20.001 a 50.000
- de 50.001 a 80.000
- de 80.001 a 100.000
- más de 100.000

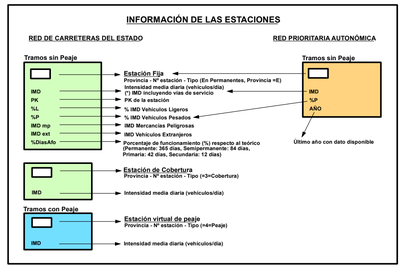
ESTACIONES DE AFORO

RCE	OTRAS ADMONES.	
%	★	0 - PERMANENTE
•		5 - SEMIPERMANENTE
[	☆	1 - PRIMARIA
]	★	2 - SECUNDARIA
Y	☆	3 - COBERTURA
■		4 - AUTOPISTA PEAJE

ESCALA 1 : 230.000 (0 2 4 6 8 km)

Según Catálogo oficial de la RCE a 31/12/2016

INFORMACIÓN DE LAS ESTACIONES



GENERALITAT VALENCIANA
CONSELLERIA D'HABITATGE, OBRES PÚBLIQUES I VERTEBRACIÓ DEL TERRITORI

INTENSIDAD MEDIA DIARIA / INTENSITAT MITJANA DIÀRIA
IMD 2011-2015

CV	Tramo	Pk Ini	Inicio	Pk Fin	Fin	Calzada	Pk Est.	IMD 2011	%P	IMD 2012	%P	IMD 2013	%p	IMD 2014	%p	IMD 2015	%p
CV-70	070010	0+000	A-7	7+250	CV-790	Conv.	2+600	856	-	698	-	705	-	657	-	**857**	**-**
CV-70	070020	7+250	CV-790	9+250	CV-710	Conv.	8+650	1.707	2,5%	1.601	2,6%	1.557	3,3%	1.452	4,9%	**1.783**	**3,7%**
CV-70	070030	9+250	CV-710	12+850	CV-770	Conv.	12+150	1.320	1,6%	1.238	1,7%	963	-	1.477	-	**1.245**	**-**
CV-70	070040	12+850	CV-770	31+000	CV-755	Conv.	18+390	680	3,4%	684	2,5%	660	3,3%	708	4,5%	**732**	**5,2%**
CV-70	070050	31+000	CV-755	39+550	Accés a Polop	Conv.	33+800	1.569	-	1.501	-	1.564	-	2.038	-	**1.822**	**-**
CV-70	070055	39+550	Accés Polop Nord	43+250	CV-715 La Nucia	Conv.	41+700	6.132	3,0%	6.424	1,0%	6.274	2,2%	6.494	2,2%	**4.475**	**1,9%**
CV-70	070060	43+250	Accés a Polop	44+350	CV-763	Desd.	43+950	25.910	2,3%	25.122	2,5%	25.222	2,7%	26.511	3,4%	**27.191**	**3,7%**
CV-70	070070	44+350	CV-763	49+300	N-332	Desd.	46+500	25.567	3,5%	25.888	1,5%	26.325	3,1%	23.368	2,2%	**24.448**	**2,4%**
CV-80	080005	0+000	A-31	2+000	CV-830	Aut.	1+150	4.459	4,5%	3.461	8,2%	3.682	8,2%	3.389	8,4%	**3.754**	**8,0%**
CV-80	080010	2+000	CV-830	10+000	CV-811	Aut.	3+300	7.386	8,5%	6.901	6,6%	7.143	7,3%	7.313	6,2%	**7.672**	**6,8%**
CV-80	080020	10+000	CV-811	12+100	CV-799	Aut.	11+400	6.546	8,0%	6.384	7,3%	6.079	6,9%	6.451	7,3%	**6.298**	**6,2%**

GENERALITAT VALENCIANA
CONSELLERIA D'HABITATGE, OBRES PÚBLIQUES I VERTEBRACIÓ DEL TERRITORI

INTENSIDAD MEDIA DIARIA / INTENSITAT MITJANA DIÀRIA
IMD 2013-2017

CV	Tramo	Pk Ini	Inicio	Pk Fin	Fin	Calzada	Pk Est	2013	%P	2014	%P	2015	%p	2016	%p	2017	%p
CV-70	070010	0+000	A-7	7+250	CV-790	Conv.	2+600	705	-	657	-	857	-	892	-	**920**	**-**
CV-70	070020	7+250	CV-790	9+250	CV-710	Conv.	8+650	1.557	3,3%	1.452	4,9%	1.783	3,7%	1.735	3,3%	**1.663**	**3,4%**
CV-70	070030	9+250	CV-710	12+850	CV-770	Conv.	12+150	963	-	1.477	-	1.245	-	1.217	-	**1.131**	**-**
CV-70	070040	12+850	CV-770	31+000	CV-755	Conv.	18+390	660	3,3%	708	4,5%	732	5,2%	738	4,5%	**749**	**4,0%**
CV-70	070050	31+000	CV-755	39+550	Accés a Polop	Conv.	33+800	1.564	-	2.038	-	1.822	-	1.835	-	**2.252**	**-**
CV-70	070055	39+550	Accés Polop Nord	43+250	Accés La Nucía	Conv.	41+700	6.274	2,2%	6.494	2,2%	6.918	2,1%	6.815	1,8%	**8.714**	**2,3%**
CV-70	070060	43+250	Accés La Nucía	44+350	CV-763	Desd.	43+950	25.222	2,7%	26.511	3,4%	27.191	3,7%	28.687	4,5%	**27.780**	**2,9%**
CV-70	070070	44+350	CV-763	49+040	N-332	Desd.	46+500	26.325	3,1%	23.368	2,2%	24.448	2,4%	25.195	2,5%	**25.650**	**-**
CV-700	700010	0+000	CV-81	15+300	N-340	Conv.	14+400	1.710	2,9%	1.636	3,1%	1.505	2,7%	2.037	3,1%	**1.819**	**2,8%**
CV-700	700015	15+300	N-340	18+650	A-7	Conv.	18+000	2.754	3,0%	2.589	2,9%	6.018	-	5.789	-	**4.349**	**-**
CV-700	700020	18+650	N-340	22+580	CV-710	Conv.	19+900	2.754	3,0%	2.589	2,9%	3.054	2,8%	2.938	3,4%	**2.841**	**3,3%**
CV-700	700030	22+580	CV-710	53+190	L'Atzúvia	Conv.	33+100	312	-	331	-	301	-	385	-	**369**	**-**
CV-700	700035	53+190	L'Atzúvia	56+600	CV-715	Conv.	55+430	2.654	4,7%	2.678	5,3%	2.810	4,8%	2.580	3,9%	**2.546**	**4,5%**
CV-700	700040	56+600	CV-715	67+320	N-332a	Conv.	65+650	5.198	2,6%	5.347	2,8%	5.615	3,3%	5.694	3,0%	**6.063**	**2,3%**
CV-705	705010	0+000	CV-700	3+400	Accés Alcòsser	Conv.	2+700	3.071	3,5%	2.846	4,2%	3.094	4,9%	3.430	5,2%	**3.176**	**4,5%**
CV-705	705020	3+400	Accés Alcòsser	8+400	CV-701	Conv.	6+000	2.024	-	2.375	-	2.489	-	2.503	-	**2.788**	**-**
CV-705	705030	8+400	CV-701	16+680	CV-614	Conv.	10+300	257	-	237	-	205	-	123	-	**216**	**-**
CV-705	705040	16+680	CV-614	19+660	CV-619	Conv.	18+000	122	-	102	-	97	-	100	-	**108**	**-**

APÉNDICE 6. CÁLCULO DEL NIVEL DE SERVICIO EN ZONAS SINGULARES

CARRETERA : N332 **TRAMO:** SENTIDO OESTE

Año 2020
LABORABLE

Datos de entrada tramo de trenzado		
% IMD:		
Intensidad horaria, IH	651	v/h
Factor de hora punta, FHP	**0,92**	
%medio de pesados, P_T	7,0%	
Porcentaje de veh. de recreo, P_R	0,0%	
Factor de usuario, fu	**1**	
Terreno	LLANO	
Coeficientes de equivalencia		
E_T	1,5	
E_R	1,2	
Factor de pesados, fp	**0,966**	
Velocidad libre básica	80	km/h
número de carriles por sentido = **1**		
Longitud del tramo de trenzado	350	m
Intensidad equivalente tramo de trenzado (V)		
Vp=IH/(FHP*fp*fu)	732	vl/h
Datos de entrada tramo que no trenza		
IMD		
% IMD:		
Intensidad horaria, IH	596	v/h
Factor de hora punta, FHP	**0,92**	
%medio de pesados, P_T	7,0%	
Porcentaje de veh. de recreo, P_R	0,0%	
Factor de usuario, fu	**1**	
Terreno	LLANO	
Coeficientes de equivalencia		
E_T	1,5	
E_R	1,2	
Factor de pesados, fp	**0,966**	
Velocidad libre básica	80	km/h
Intensidad equivalente (Vnw)		
Vp=IH/(FHP*N*fp*fu)	671	vl/h
Velocidad en el tramo de trenzado (Sw)		
Smin	24	km/h
Smax	88	km/h
Tipo de tramo de trenzado	A	
Flujo de circulación	RESTRINGIDO	
Coeficiente a	0,0020	
Coeficiente b	4,00	
Coeficiente c	1,30	
Coeficiente d	0,75	
Coeficiente W	0,097	
Velocidad media	82,36	
Datos de entrada tramo que trenza		
IMD		
% IMD:		
Intensidad horaria, IH	93	v/h
Factor de hora punta, FHP	**0,83**	
%medio de pesados, P_T	7,0%	
Porcentaje de veh. de recreo, P_R	0,0%	
Factor de usuario, fu	**1**	
Terreno	LLANO	
Coeficientes de equivalencia		
E_T	1,5	
E_R	1,2	
Factor de pesados, fp	**0,966**	
Velocidad libre básica	80	km/h
Intensidad equivalente (Vw)		
Vp=IH/(FHP*N*fp*fu)	116	vl/h/c
Velocidad en el tramo de trenzado (Sw)		
Smin	24	km/h
Smax	88	km/h
Tipo de tramo de trenzado	A	
Flujo de circulación	RESTRINGIDO	
Coeficiente a	0,35	
Coeficiente b	2,20	
Coeficiente c	0,97	
Coeficiente d	0,80	
Coeficiente W	1,036	
Velocidad media	55,43	
Verificación del tipo de trenzado considerado		
Número de carriles necesario	0,29	
Verificación	CORRECTO	
Cálculo del nivel de servicio		
Velocidad en el tramo de trenzado (S)	71,57	
Densidad en el tramo de trenzado (D)	10	
NIVEL DE SERVICIO	**B**	

CARRETERA : N332 **TRAMO:** SENTIDO OESTE

Año 2020
SABADO

Datos de entrada tramo de trenzado		
% IMD:		
Intensidad horaria, IH	283	v/h
Factor de hora punta, FHP	**0,9**	
%medio de pesados, P_T	7,0%	
Porcentaje de veh. de recreo, P_R	0,0%	
Factor de usuario, fu	**1**	
Terreno	LLANO	
Coeficientes de equivalencia		
E_T	1,5	
E_R	1,2	
Factor de pesados, fp	**0,966**	
Velocidad libre básica	80	km/h
número de carriles por sentido = **1**	350,0	
Longitud del tramo de trenzado	175	m
Intensidad equivalente tramo de trenzado (V)		
Vp=IH/(FHP*fp*fu)	325	vl/h
Datos de entrada tramo que no trenza		
IMD		
% IMD:		
Intensidad horaria, IH	457	v/h
Factor de hora punta, FHP	**0,91**	
%medio de pesados, P_T	7,0%	
Porcentaje de veh. de recreo, P_R	0,0%	
Factor de usuario, fu	**1**	
Terreno	LLANO	
Coeficientes de equivalencia		
E_T	1,5	
E_R	1,2	
Factor de pesados, fp	**0,966**	
Velocidad libre básica	80	km/h
Intensidad equivalente (Vnw)		
Vp=IH/(FHP*N*fp*fu)	520	vl/h
Velocidad en el tramo de trenzado (Sw)		
Smin	24	km/h
Smax	88	km/h
Tipo de tramo de trenzado	A	
Flujo de circulación	RESTRINGIDO	
Coeficiente a	0,0020	
Coeficiente b	4,00	
Coeficiente c	1,30	
Coeficiente d	0,75	
Coeficiente W	0,097	
Velocidad media	82,36	
Datos de entrada tramo que trenza		
IMD		
% IMD:		
Intensidad horaria, IH	124	v/h
Factor de hora punta, FHP	**0,87**	
%medio de pesados, P_T	7,0%	
Porcentaje de veh. de recreo, P_R	0,0%	
Factor de usuario, fu	**1**	
Terreno	LLANO	
Coeficientes de equivalencia		
E_T	1,5	
E_R	1,2	
Factor de pesados, fp	**0,966**	
Velocidad libre básica	80	km/h
Intensidad equivalente (Vw)		
Vp=IH/(FHP*N*fp*fu)	148	vl/h/c
Velocidad en el tramo de trenzado (Sw)		
Smin	24	km/h
Smax	88	km/h
Tipo de tramo de trenzado	A	
Flujo de circulación	RESTRINGIDO	
Coeficiente a	0,35	
Coeficiente b	2,20	
Coeficiente c	0,97	
Coeficiente d	0,80	
Coeficiente W	1,036	
Velocidad media	55,43	
Verificación del tipo de trenzado considerado		
Número de carriles necesario	0,24	
Verificación	CORRECTO	
Cálculo del nivel de servicio		
Velocidad en el tramo de trenzado (S)	36,27	
Densidad en el tramo de trenzado (D)	9	
NIVEL DE SERVICIO	**B**	

CARRETERA : N332 **TRAMO:** SENTIDO OESTE

Año 2040
LABORABLE

Datos de entrada tramo de trenzado		
% IMD:		
Intensidad horaria, IH	866	v/h
Factor de hora punta, FHP	**0,93**	
%medio de pesados, P_T	7,0%	
Porcentaje de veh. de recreo, P_R	0,0%	
Factor de usuario, fu	**1**	
Terreno	LLANO	
Coeficientes de equivalencia		
E_T	1,5	
E_R	1,2	
Factor de pesados, fp	**0,966**	
Velocidad libre básica	80	km/h
número de carriles por sentido = **1**		
Longitud del tramo de trenzado	350	m
Intensidad equivalente tramo de trenzado (V)		
Vp=IH/(FHP*fp*fu)	964	vl/h
Datos de entrada tramo que no trenza		
IMD		
% IMD:		
Intensidad horaria, IH	793	v/h
Factor de hora punta, FHP	**0,93**	
%medio de pesados, P_T	7,0%	
Porcentaje de veh. de recreo, P_R	0,0%	
Factor de usuario, fu	**1**	
Terreno	LLANO	
Coeficientes de equivalencia		
E_T	1,5	
E_R	1,2	
Factor de pesados, fp	**0,966**	
Velocidad libre básica	80	km/h
Intensidad equivalente (Vnw)		
Vp=IH/(FHP*N*fp*fu)	883	vl/h
Velocidad en el tramo de trenzado (Sw)		
Smin	24	km/h
Smax	88	km/h
Tipo de tramo de trenzado	A	
Flujo de circulación	RESTRINGIDO	
Coeficiente a	0,0020	
Coeficiente b	4,00	
Coeficiente c	1,30	
Coeficiente d	0,75	
Coeficiente W	0,097	
Velocidad media	82,36	
Datos de entrada tramo que trenza		
IMD		
% IMD:		
Intensidad horaria, IH	93	v/h
Factor de hora punta, FHP	**0,83**	
%medio de pesados, P_T	7,0%	
Porcentaje de veh. de recreo, P_R	0,0%	
Factor de usuario, fu	**1**	
Terreno	LLANO	
Coeficientes de equivalencia		
E_T	1,5	
E_R	1,2	
Factor de pesados, fp	**0,966**	
Velocidad libre básica	80	km/h
Intensidad equivalente (Vw)		
Vp=IH/(FHP*N*fp*fu)	116	vl/h/c
Velocidad en el tramo de trenzado (Sw)		
Smin	24	km/h
Smax	88	km/h
Tipo de tramo de trenzado	A	
Flujo de circulación	RESTRINGIDO	
Coeficiente a	0,35	
Coeficiente b	2,20	
Coeficiente c	0,97	
Coeficiente d	0,80	
Coeficiente W	1,036	
Velocidad media	55,43	
Verificación del tipo de trenzado considerado		
Número de carriles necesario	0,29	
Verificación	CORRECTO	
Cálculo del nivel de servicio		
Velocidad en el tramo de trenzado (S)	75,25	
Densidad en el tramo de trenzado (D)	13	
NIVEL DE SERVICIO	**B**	

CARRETERA : N332 **TRAMO:** SENTIDO OESTE

Año 2040
SABADO

Datos de entrada tramo de trenzado		
% IMD:		
Intensidad horaria, IH	377	v/h
Factor de hora punta, FHP	**0,91**	
%medio de pesados, P_T	7,0%	
Porcentaje de veh. de recreo, P_R	0,0%	
Factor de usuario, fu	**1**	
Terreno	LLANO	
Coeficientes de equivalencia		
E_T	1,5	
E_R	1,2	
Factor de pesados, fp	**0,966**	
Velocidad libre básica	80	km/h
número de carriles por sentido = **1**		
Longitud del tramo de trenzado	350	m
Intensidad equivalente tramo de trenzado (V)		
Vp=IH/(FHP*fp*fu)	429	vl/h
Datos de entrada tramo que no trenza		
IMD		
% IMD:		
Intensidad horaria, IH	608	v/h
Factor de hora punta, FHP	**0,92**	
%medio de pesados, P_T	7,0%	
Porcentaje de veh. de recreo, P_R	0,0%	
Factor de usuario, fu	**1**	
Terreno	LLANO	
Coeficientes de equivalencia		
E_T	1,5	
E_R	1,2	
Factor de pesados, fp	**0,966**	
Velocidad libre básica	80	km/h
Intensidad equivalente (Vnw)		
Vp=IH/(FHP*N*fp*fu)	684	vl/h
Velocidad en el tramo de trenzado (Sw)		
Smin	24	km/h
Smax	88	km/h
Tipo de tramo de trenzado	A	
Flujo de circulación	RESTRINGIDO	
Coeficiente a	0,0020	
Coeficiente b	4,00	
Coeficiente c	1,30	
Coeficiente d	0,75	
Coeficiente W	0,097	
Velocidad media	82,36	
Datos de entrada tramo que trenza		
IMD		
% IMD:		
Intensidad horaria, IH	124	v/h
Factor de hora punta, FHP	**0,87**	
%medio de pesados, P_T	7,0%	
Porcentaje de veh. de recreo, P_R	0,0%	
Factor de usuario, fu	**1**	
Terreno	LLANO	
Coeficientes de equivalencia		
E_T	1,5	
E_R	1,2	
Factor de pesados, fp	**0,966**	
Velocidad libre básica	80	km/h
Intensidad equivalente (Vw)		
Vp=IH/(FHP*N*fp*fu)	148	vl/h/c
Velocidad en el tramo de trenzado (Sw)		
Smin	24	km/h
Smax	88	km/h
Tipo de tramo de trenzado	A	
Flujo de circulación	RESTRINGIDO	
Coeficiente a	0,35	
Coeficiente b	2,20	
Coeficiente c	0,97	
Coeficiente d	0,80	
Coeficiente W	1,036	
Velocidad media	55,43	
Verificación del tipo de trenzado considerado		
Número de carriles necesario	0,29	
Verificación	CORRECTO	
Cálculo del nivel de servicio		
Velocidad en el tramo de trenzado (S)	39,10	
Densidad en el tramo de trenzado (D)	11	
NIVEL DE SERVICIO	**B**	

CARRETERA : N332 **TRAMO:** SENTIDO ESTE

Año 2020
LABORABLE

Datos de entrada tramo de trenzado		
% IMD:		
Intensidad horaria, IH	196	v/h
Factor de hora punta, FHP	**0,87**	
%medio de pesados, P_T	7,0%	
Porcentaje de veh. de recreo, P_R	0,0%	
Factor de usuario, fu	**1**	
Terreno	LLANO	
Coeficientes de equivalencia		
E_T	1,5	
E_R	1,2	
Factor de pesados, fp	**0,966**	
Velocidad libre básica	40	km/h
número de carriles por sentido = **1**		
Longitud del tramo de trenzado	175	m
Intensidad equivalente tramo de trenzado (V)		
Vp=IH/(FHP*fp*fu)	233	vl/h
Datos de entrada tramo que no trenza		
IMD		
% IMD:		
Intensidad horaria, IH	214	v/h
Factor de hora punta, FHP	**0,9**	
%medio de pesados, P_T	7,0%	
Porcentaje de veh. de recreo, P_R	0,0%	
Factor de usuario, fu	**1**	
Terreno	LLANO	
Coeficientes de equivalencia		
E_T	1,5	
E_R	1,2	
Factor de pesados, fp	**0,966**	
Velocidad libre básica	40	km/h
Intensidad equivalente (Vnw)		
Vp=IH/(FHP*N*fp*fu)	246	vl/h
Velocidad en el tramo de trenzado (Sw)		
Smin	24	km/h
Smax	48	km/h
Tipo de tramo de trenzado	A	
Flujo de circulación	RESTRINGIDO	
Coeficiente a	0,0020	
Coeficiente b	4,00	
Coeficiente c	1,30	
Coeficiente d	0,75	
Coeficiente W	0,103	
Velocidad media	45,77	
Datos de entrada tramo que trenza		
IMD		
% IMD:		
Intensidad horaria, IH	93	v/h
Factor de hora punta, FHP	**0,83**	
%medio de pesados, P_T	7,0%	
Porcentaje de veh. de recreo, P_R	0,0%	
Factor de usuario, fu	**1**	
Terreno	LLANO	
Coeficientes de equivalencia		
E_T	1,5	
E_R	1,2	
Factor de pesados, fp	**0,966**	
Velocidad libre básica	40	km/h
Intensidad equivalente (Vw)		
Vp=IH/(FHP*N*fp*fu)	116	vl/h/c
Velocidad en el tramo de trenzado (Sw)		
Smin	24	km/h
Smax	48	km/h
Tipo de tramo de trenzado	A	
Flujo de circulación	RESTRINGIDO	
Coeficiente a	0,35	
Coeficiente b	2,20	
Coeficiente c	0,97	
Coeficiente d	0,80	
Coeficiente W	1,045	
Velocidad media	35,73	
Verificación del tipo de trenzado considerado		
Número de carriles necesario	0,57	
Verificación	CORRECTO	
Cálculo del nivel de servicio		
Velocidad en el tramo de trenzado (S)	27,04	
Densidad en el tramo de trenzado (D)	9	
NIVEL DE SERVICIO	**B**	

CARRETERA : N332 **TRAMO:** SENTIDO ESTE

Año 2020
SABADO

Datos de entrada tramo de trenzado		
% IMD:		
Intensidad horaria, IH	102	v/h
Factor de hora punta, FHP	**0,87**	
%medio de pesados, P_T	7,0%	
Porcentaje de veh. de recreo, P_R	0,0%	
Factor de usuario, fu	**1**	
Terreno	LLANO	
Coeficientes de equivalencia		
E_T	1,5	
E_R	1,2	
Factor de pesados, fp	**0,966**	
Velocidad libre básica	40	km/h
número de carriles por sentido = **1**		
Longitud del tramo de trenzado	175	m
Intensidad equivalente tramo de trenzado (V)		
Vp=IH/(FHP*fp*fu)	121	vl/h
Datos de entrada tramo que no trenza		
IMD		
% IMD:		
Intensidad horaria, IH	172	v/h
Factor de hora punta, FHP	**0,87**	
%medio de pesados, P_T	7,0%	
Porcentaje de veh. de recreo, P_R	0,0%	
Factor de usuario, fu	**1**	
Terreno	LLANO	
Coeficientes de equivalencia		
E_T	1,5	
E_R	1,2	
Factor de pesados, fp	**0,966**	
Velocidad libre básica	40	km/h
Intensidad equivalente (Vnw)		
Vp=IH/(FHP*N*fp*fu)	205	vl/h
Velocidad en el tramo de trenzado (Sw)		
Smin	24	km/h
Smax	48	km/h
Tipo de tramo de trenzado	A	
Flujo de circulación	RESTRINGIDO	
Coeficiente a	0,0020	
Coeficiente b	4,00	
Coeficiente c	1,30	
Coeficiente d	0,75	
Coeficiente W	0,103	
Velocidad media	45,77	
Datos de entrada tramo que trenza		
IMD		
% IMD:		
Intensidad horaria, IH	124	v/h
Factor de hora punta, FHP	**0,87**	
%medio de pesados, P_T	7,0%	
Porcentaje de veh. de recreo, P_R	0,0%	
Factor de usuario, fu	**1**	
Terreno	LLANO	
Coeficientes de equivalencia		
E_T	1,5	
E_R	1,2	
Factor de pesados, fp	**0,966**	
Velocidad libre básica	40	km/h
Intensidad equivalente (Vw)		
Vp=IH/(FHP*N*fp*fu)	148	vl/h/c
Velocidad en el tramo de trenzado (Sw)		
Smin	24	km/h
Smax	48	km/h
Tipo de tramo de trenzado	A	
Flujo de circulación	RESTRINGIDO	
Coeficiente a	0,35	
Coeficiente b	2,20	
Coeficiente c	0,97	
Coeficiente d	0,80	
Coeficiente W	1,045	
Velocidad media	35,73	
Verificación del tipo de trenzado considerado		
Número de carriles necesario	0,57	
Verificación	CORRECTO	
Cálculo del nivel de servicio		
Velocidad en el tramo de trenzado (S)	14,11	
Densidad en el tramo de trenzado (D)	9	
NIVEL DE SERVICIO	**B**	

CARRETERA : N332 **TRAMO:** SENTIDO ESTE

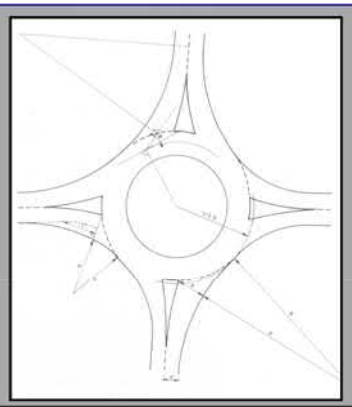
Año 2040
LABORABLE

Datos de entrada tramo de trenzado		
% IMD:		
Intensidad horaria, IH	261	v/h
Factor de hora punta, FHP	**0,9**	
%medio de pesados, P_T	7,0%	
Porcentaje de veh. de recreo, P_R	0,0%	
Factor de usuario, fu	**1**	
Terreno	LLANO	
Coeficientes de equivalencia		
E_T	1,5	
E_R	1,2	
Factor de pesados, fp	**0,966**	
Velocidad libre básica	40	km/h
número de carriles por sentido = **1**		
Longitud del tramo de trenzado	175	m
Intensidad equivalente tramo de trenzado (V)		
Vp=IH/(FHP*fp*fu)	300	vl/h
Datos de entrada tramo que no trenza		
IMD		
% IMD:		
Intensidad horaria, IH	285	v/h
Factor de hora punta, FHP	**0,9**	
%medio de pesados, P_T	7,0%	
Porcentaje de veh. de recreo, P_R	0,0%	
Factor de usuario, fu	**1**	
Terreno	LLANO	
Coeficientes de equivalencia		
E_T	1,5	
E_R	1,2	
Factor de pesados, fp	**0,966**	
Velocidad libre básica	40	km/h
Intensidad equivalente (Vnw)		
Vp=IH/(FHP*N*fp*fu)	328	vl/h
Velocidad en el tramo de trenzado (Sw)		
Smin	24	km/h
Smax	48	km/h
Tipo de tramo de trenzado	A	
Flujo de circulación	RESTRINGIDO	
Coeficiente a	0,0020	
Coeficiente b	4,00	
Coeficiente c	1,30	
Coeficiente d	0,75	
Coeficiente W	0,103	
Velocidad media	45,77	
Datos de entrada tramo que trenza		
IMD		
% IMD:		
Intensidad horaria, IH	93	v/h
Factor de hora punta, FHP	**0,83**	
%medio de pesados, P_T	7,0%	
Porcentaje de veh. de recreo, P_R	0,0%	
Factor de usuario, fu	**1**	
Terreno	LLANO	
Coeficientes de equivalencia		
E_T	1,5	
E_R	1,2	
Factor de pesados, fp	**0,966**	
Velocidad libre básica	40	km/h
Intensidad equivalente (Vw)		
Vp=IH/(FHP*N*fp*fu)	116	vl/h/c
Velocidad en el tramo de trenzado (Sw)		
Smin	24	km/h
Smax	48	km/h
Tipo de tramo de trenzado	A	
Flujo de circulación	RESTRINGIDO	
Coeficiente a	0,35	
Coeficiente b	2,20	
Coeficiente c	0,97	
Coeficiente d	0,80	
Coeficiente W	1,045	
Velocidad media	35,73	
Verificación del tipo de trenzado considerado		
Número de carriles necesario	0,57	
Verificación	CORRECTO	
Cálculo del nivel de servicio		
Velocidad en el tramo de trenzado (S)	28,84	
Densidad en el tramo de trenzado (D)	10	
NIVEL DE SERVICIO	**B**	

CARRETERA : N332 **TRAMO:** SENTIDO ESTE

Año 2040
SABADO

Datos de entrada tramo de trenzado		
% IMD:		
Intensidad horaria, IH	136	v/h
Factor de hora punta, FHP	**0,87**	
%medio de pesados, P_T	7,0%	
Porcentaje de veh. de recreo, P_R	0,0%	
Factor de usuario, fu	**1**	
Terreno	LLANO	
Coeficientes de equivalencia		
E_T	1,5	
E_R	1,2	
Factor de pesados, fp	**0,966**	
Velocidad libre básica	40	km/h
número de carriles por sentido = **1**		
Longitud del tramo de trenzado	175	m
Intensidad equivalente tramo de trenzado (V)		
Vp=IH/(FHP*fp*fu)	162	vl/h
Datos de entrada tramo que no trenza		
IMD		
% IMD:		
Intensidad horaria, IH	229	v/h
Factor de hora punta, FHP	**0,9**	
%medio de pesados, P_T	7,0%	
Porcentaje de veh. de recreo, P_R	0,0%	
Factor de usuario, fu	**1**	
Terreno	LLANO	
Coeficientes de equivalencia		
E_T	1,5	
E_R	1,2	
Factor de pesados, fp	**0,966**	
Velocidad libre básica	40	km/h
Intensidad equivalente (Vnw)		
Vp=IH/(FHP*N*fp*fu)	263	vl/h
Velocidad en el tramo de trenzado (Sw)		
Smin	24	km/h
Smax	48	km/h
Tipo de tramo de trenzado	A	
Flujo de circulación	RESTRINGIDO	
Coeficiente a	0,0020	
Coeficiente b	4,00	
Coeficiente c	1,30	
Coeficiente d	0,75	
Coeficiente W	0,103	
Velocidad media	45,77	
Datos de entrada tramo que trenza		
IMD		
% IMD:		
Intensidad horaria, IH	124	v/h
Factor de hora punta, FHP	**0,87**	
%medio de pesados, P_T	7,0%	
Porcentaje de veh. de recreo, P_R	0,0%	
Factor de usuario, fu	**1**	
Terreno	LLANO	
Coeficientes de equivalencia		
E_T	1,5	
E_R	1,2	
Factor de pesados, fp	**0,966**	
Velocidad libre básica	40	km/h
Intensidad equivalente (Vw)		
Vp=IH/(FHP*N*fp*fu)	148	vl/h/c
Velocidad en el tramo de trenzado (Sw)		
Smin	24	km/h
Smax	48	km/h
Tipo de tramo de trenzado	A	
Flujo de circulación	RESTRINGIDO	
Coeficiente a	0,35	
Coeficiente b	2,20	
Coeficiente c	0,97	
Coeficiente d	0,80	
Coeficiente W	1,045	
Velocidad media	35,73	
Verificación del tipo de trenzado considerado		
Número de carriles necesario	0,57	
Verificación	CORRECTO	
Cálculo del nivel de servicio		
Velocidad en el tramo de trenzado (S)	16,37	
Densidad en el tramo de trenzado (D)	10	
NIVEL DE SERVICIO	**B**	



Descripción/Localización de la intersección tipo glorieta

Parámetros geométricos de dimensionamiento de la glorieta

Número de Accesos	4

Entrada	v (m)	e (m)	l (m)	fi (g)	r (m)	D (m)
1	4,00	4,50	3,20	13,3	25,0	120,0
2	7,00	7,00	95,00	56,0	20,0	120,0
3	4,00	7,00	87,00	32,0	20,0	120,0
4	7,00	7,00	53,00	31,0	15,0	120,0
5						

v -> la mitad de la anchura de la vía de aproximación
l -> longitud media efectiva del abocinamiento en la entrada
r -> radio de la entrada
e -> ancho de la entrada
fi -> ángulo de entrada (grados sexagesimales)
D -> diámetro del círculo inscrito

Parámetros y coeficientes del método del cálculo de capacidad

Entrada	s	x	k	t	F	f
1	0,25	4,33	1,09	1,00	1.426	0,43
2	0,00	7,00	0,91	1,00	1.996	0,46
3	0,06	6,70	1,00	1,00	2.039	0,49
4	0,00	7,00	0,99	1,00	2.103	0,50
5						

Matriz Origen / Destino. (Total Vehículos/hora)

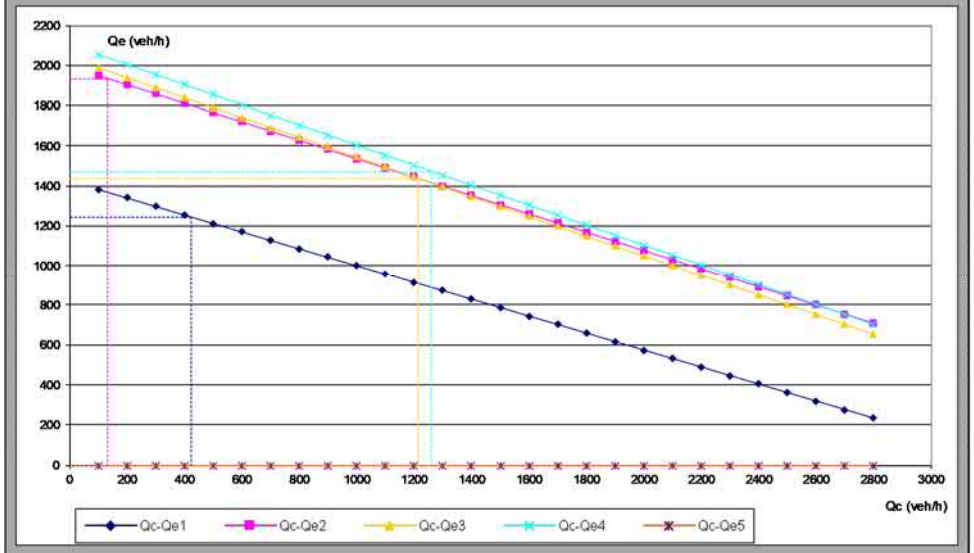
O/D	1	2	3	4	5
1	0	0	27	106	
2	973	0	595	137	
3	0	288	0	0	
4	106	137	0	0	
5					

Niveles de Servicio según Grado de saturación

N.Servicio	Adecuado	Saturado	Congestión
Xsat	0,85	0,85 - 1	1

nforme Resultado del Modelo de Análisis de Intersecciones Tipo. Glorieta Benidorm. Año 202

DÍA LABORABLE



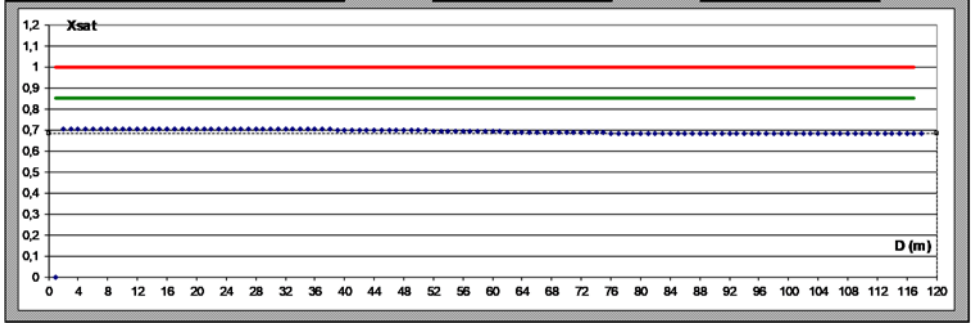
Entrada	v (m)	e (m)	l (m)	fi (g)	r (m)	D (m)	F	f	Qe (veh/h)	Qc (veh/h)
1	4,00	4,50	3,20	13,29	25,00	120,00	1.426	0,43	1.245	425
2	7,00	7,00	95,00	56,00	20,00	120,00	1.996	0,46	1.935	133
3	4,00	7,00	87,00	32,00	20,00	120,00	2.039	0,49	1.438	1.216
4	7,00	7,00	53,00	31,00	15,00	120,00	2.103	0,50	1.472	1.261
5	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0,000		1.695

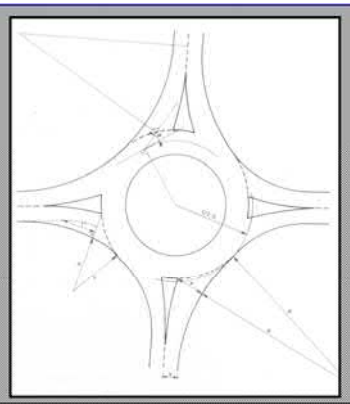
La capacidad de entrada Qe y circulante Qc de la tabla se corresponden con la situación de tráfico definida por la matriz de origen/destino
Qe = F - f . Qc

Funcionamiento en la situación actual | **Niveles Servicio (Xsat)** | Adecuado < 0,85 | Congestión > 1

O/D	1	2	3	4	5	Ie (veh/h)	Is (veh/h)	isat = Ie / Qe	Nivel Saturación
1	0	0	27	106	0	133	1.079	0,11	Adecuado
2	973	0	595	137	0	1.705	425	0,88	Saturado
3	0	288	0	0	0	288	622	0,20	Adecuado
4	106	137	0	0	0	243	243	0,17	Adecuado
5									

Dimensionamiento geométrico de la glorieta | Diámetro (m) 120 | Xsat 0,68





Descripción/Localización de la intersección tipo glorieta

Parámetros geométricos de dimensionamiento de la glorieta

Número de Accesos	4

Entrada	v (m)	e (m)	l (m)	fi (g)	r (m)	D (m)
1	4,00	4,50	3,20	13,3	25,0	120,0
2	7,00	7,00	95,00	56,0	20,0	120,0
3	4,00	7,00	87,00	32,0	20,0	120,0
4	7,00	7,00	53,00	31,0	15,0	120,0
5						

v -> la mitad de la anchura de la vía de aproximación
e -> ancho de la entrada
l -> longitud media efectiva del abocinamiento en la entrada
fi -> ángulo de entrada (grados sexagesimales)
r -> radio de la entrada
D -> diámetro del círculo inscrito

Parámetros y coeficientes del método del cálculo de capacidad

Entrada	s	x	k	t	F	f
1	0,25	4,33	1,09	1,00	1.426	0,43
2	0,00	7,00	0,91	1,00	1.996	0,46
3	0,06	6,70	1,00	1,00	2.039	0,49
4	0,00	7,00	0,99	1,00	2.103	0,50
5						

Matriz Origen / Destino. (Total Vehiculos/hora)

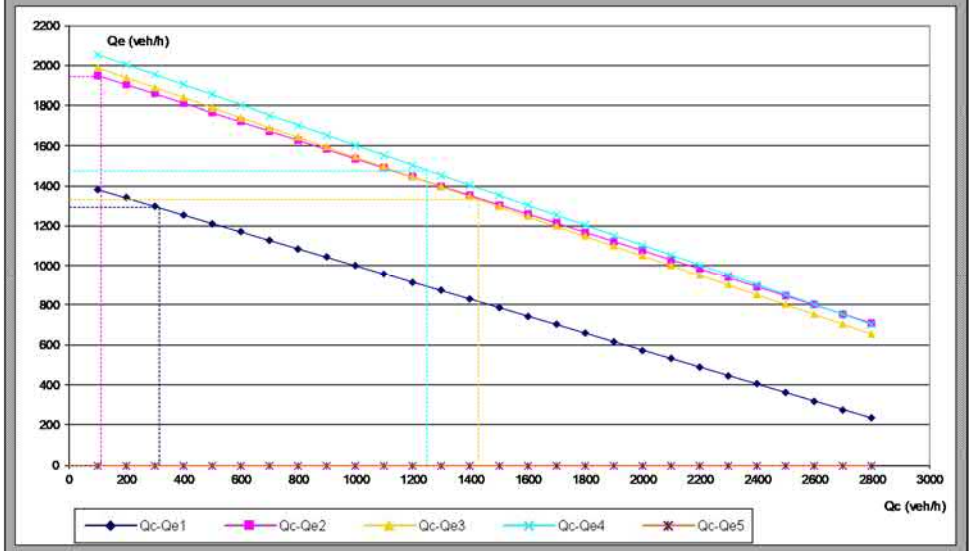
O/D	1	2	3	4	5
1	0	0	21	91	
2	1135	0	238	203	
3	0	115	0	0	
4	91	203	0	0	
5					

Niveles de Servicio según Grado de saturación

N.Servicio	Adecuado	Saturado	Congestión
Xsat	0,85	0,85 - 1	1

nforme Resultado del Modelo de Análisis de Intersecciones Tipo. Glorieta Benidorm. Año 202(

SÁBADO



Entrada	v (m)	e (m)	l (m)	fi (g)	r (m)	D (m)	F	f	Qe (veh/h)	Qc (veh/h)
1	4,00	4,50	3,20	13,29	25,00	120,00	1.426	0,43	1.290	318
2	7,00	7,00	95,00	56,00	20,00	120,00	1.996	0,46	1.945	112
3	4,00	7,00	87,00	32,00	20,00	120,00	2.039	0,49	1.333	1.429
4	7,00	7,00	53,00	31,00	15,00	120,00	2.103	0,50	1.477	1.250
5	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0,000		0->5

La capacidad de entrada Qe y circulante Qc de la tabla se corresponden con la situación de tráfico definida por la matriz de origen/destino
Qe = F - f . Qc

Funcionamiento en la situación actual

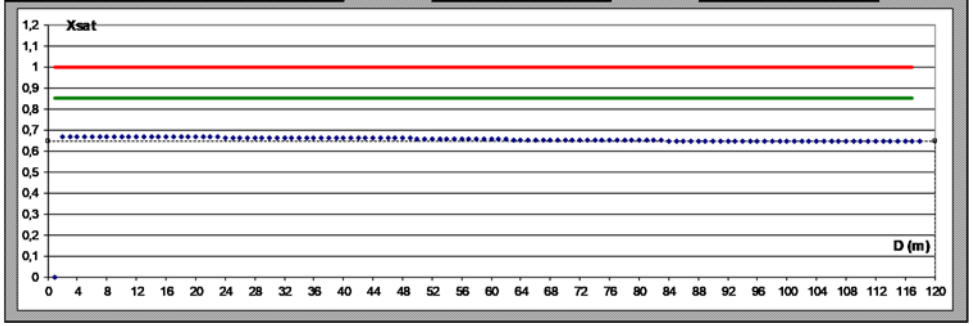
Niveles Servicio (Xsat)	Adecuado <	0,85	Congestión >	1

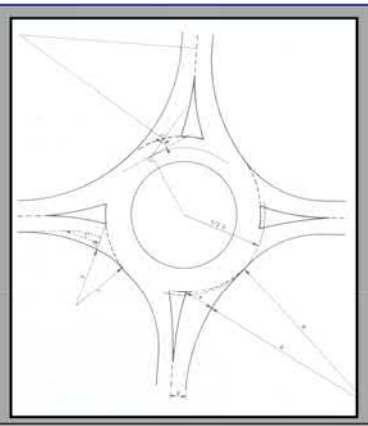
O/D	1	2	3	4	5	Ie (veh/h)	Is (veh/h)	Isat = Ie / Qe	Nivel Saturación
1	0	0	21	91	0	112	1.226	0,09	Adecuado
2	1135	0	238	203	0	1.576	318	0,81	Adecuado
3	0	115	0	0	0	115	259	0,09	Adecuado
4	91	203	0	0	0	294	294	0,20	Adecuado
5									

Dimensionamiento geométrico de la glorieta

Diámetro (m)	120

Xsat	0,65





Descripción/Localización de la intersección tipo glorieta

Parámetros geométricos de dimensionamiento de la glorieta

Número de Accesos	4

Entrada	v (m)	e (m)	l (m)	fi (g)	r (m)	D (m)
1	4,00	4,50	3,20	13,3	25,0	120,0
2	7,00	7,00	95,00	56,0	20,0	120,0
3	4,00	7,00	87,00	32,0	20,0	120,0
4	7,00	7,00	53,00	31,0	15,0	120,0
5						

v -> la mitad de la anchura de la vía de aproximación
l -> longitud meda efectiva del abocinamiento en la entrada
r -> radio de la entrada
e -> ancho de la entrada
fi -> ángulo de entrada (grados sexagesimales)
D -> diámetro del círculo inscrito

Parámetros y coeficientes del método del cálculo de capacidad

Entrada	s	x	k	t	F	f
1	0,25	4,33	1,09	1,00	1.426	0,43
2	0,00	7,00	0,91	1,00	1.996	0,46
3	0,06	6,70	1,00	1,00	2.039	0,49
4	0,00	7,00	0,99	1,00	2.103	0,50
5						

Matriz Origen / Destino. (Total Vehículos/hora)

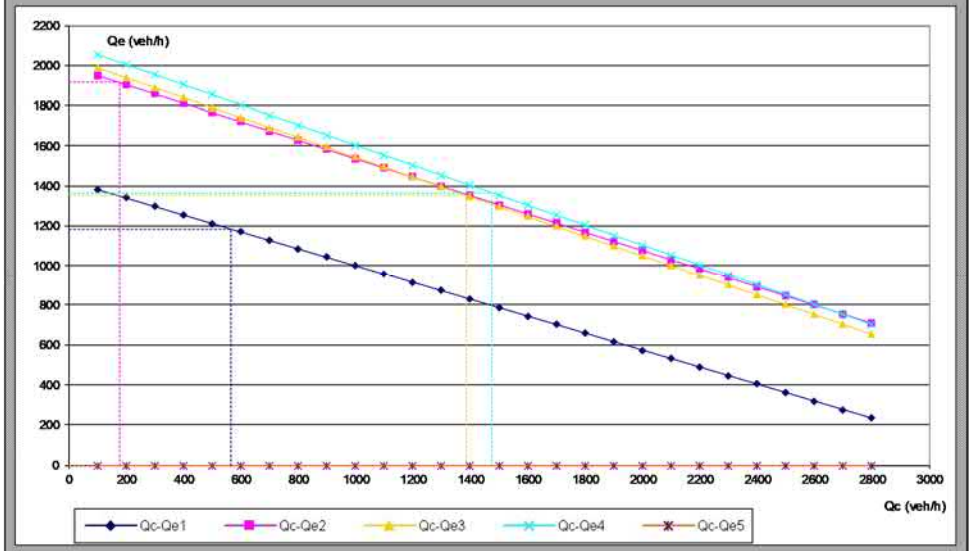
O/D	1	2	3	4	5
1	0	0	36	141	
2	1295	0	792	182	
3	0	383	0	0	
4	141	182	0	0	
5					

Niveles de Servicio según Grado de saturación

N.Servicio	Adecuado	Saturado	Congestión
Xsat	0,85	**0,85 - 1**	1

nforme Resultado del Modelo de Análisis de Intersecciones Tipo. Glorieta Benidorm. Año 204

DÍA LABORABLE



Entrada	v (m)	e (m)	l (m)	fi (g)	r (m)	D (m)	F	f	Qe (veh/h)	Qc (veh/h)
1	4,00	4,50	3,20	13,29	25,00	120,00	1.426	0,43	1.185	565
2	7,00	7,00	95,00	56,00	20,00	120,00	1.996	0,46	1.915	177
3	4,00	7,00	87,00	32,00	20,00	120,00	2.039	0,49	1.353	1.388
4	7,00	7,00	53,00	31,00	15,00	120,00	2.103	0,50	1.364	1.476
5	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0,000		1.721

La capacidad de entrada Qe y circulante Qc de la tabla se corresponden con la situación de tráfico definida por la matriz de origen/destino
Qe = F - f . Qc

Funcionamiento en la situación actual

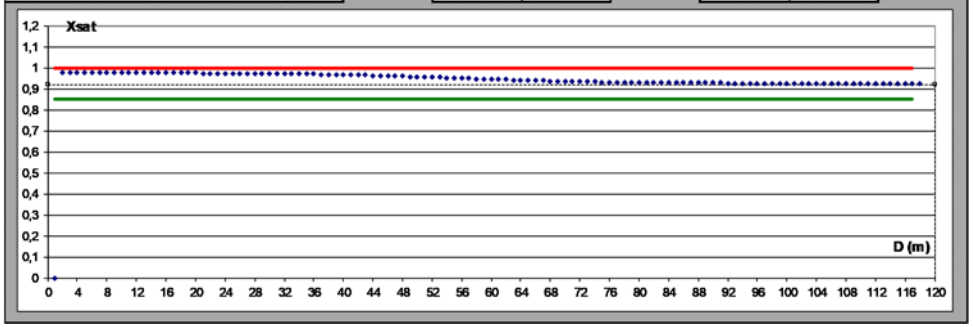
Niveles Servicio (Xsat)	Adecuado <	0,85	Congestión >	1

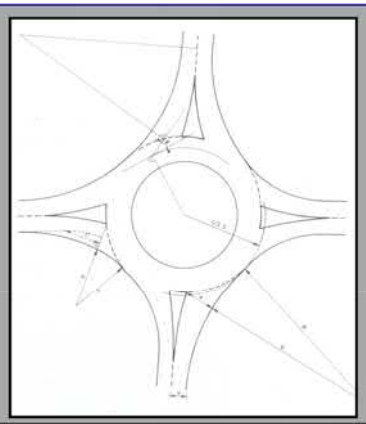
O/D	1	2	3	4	5	Ie (veh/h)	Is (veh/h)	isat = Ie / Qe	Nivel Saturación
1	0	0	36	141	0	177	1.234	0,15	Adecuado
2	1295	0	792	182	0	2.269	565	1,18	Congestión
3	0	383	0	0	0	383	704	0,28	Adecuado
4	141	182	0	0	0	323	295	0,24	Adecuado
5									

Dimensionamiento geométrico de la glorieta

Diámetro (m)	120

Xsat	0,92





Descripción/Localización de la intersección tipo glorieta

Parámetros geométricos de dimensionamiento de la glorieta

Número de Accesos	4

Entrada	v (m)	e (m)	l (m)	fi (g)	r (m)	D (m)
1	4,00	4,50	3,20	13,3	25,0	120,0
2	7,00	7,00	95,00	56,0	20,0	120,0
3	4,00	7,00	87,00	32,0	20,0	120,0
4	7,00	7,00	53,00	31,0	15,0	120,0
5						

v -> la mitad de la anchura de la vía de aproximación
l -> longitud media efectiva del abocinamiento en la entrada
r -> radio de la entrada
e -> ancho de la entrada
fi -> ángulo de entrada (grados sexagesimales)
D -> diámetro del círculo inscrito

Parámetros y coeficientes del método del cálculo de capacidad

Entrada	s	x	k	t	F	f
1	0,25	4,33	1,09	1,00	1.426	0,43
2	0,00	7,00	0,91	1,00	1.996	0,46
3	0,06	6,70	1,00	1,00	2.039	0,49
4	0,00	7,00	0,99	1,00	2.103	0,50
5						

Matriz Origen / Destino. (Total Vehiculos/hora)

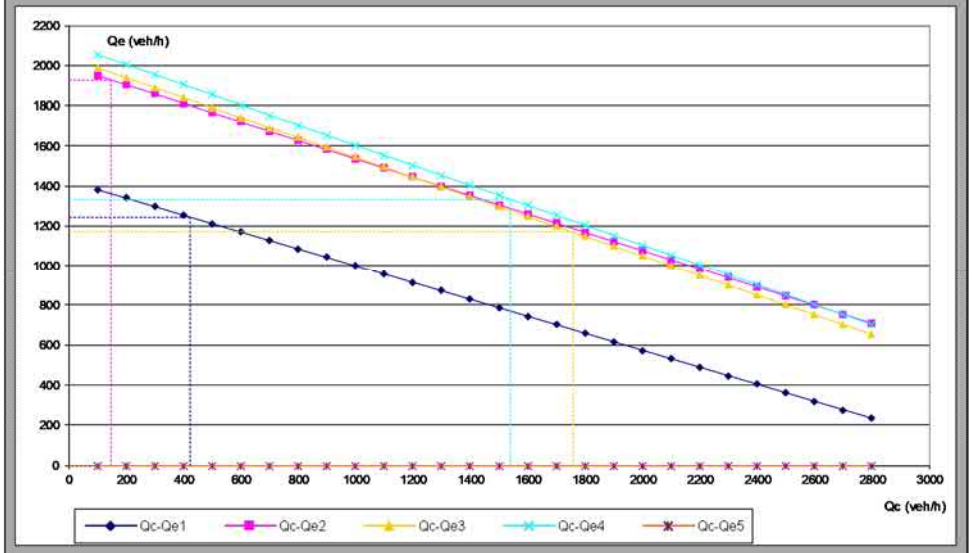
O/D	1	2	3	4	5
1	0	0	28	121	
2	1511	0	317	270	
3	0	153	0	0	
4	121	270	0	0	
5					

Niveles de Servicio según Grado de saturación

N.Servicio	Adecuado	Saturado	Congestión
Xsat	0,85	**0,85 - 1**	1

nforme Resultado del Modelo de Análisis de Intersecciones Tipo. Glorieta Benidorm. Año 204

SÁBADO



Entrada	v (m)	e (m)	l (m)	fi (g)	r (m)	D (m)	F	f	Qe (veh/h)	Qc (veh/h)
1	**4,00**	**4,50**	**3,20**	**13,29**	**25,00**	**120,00**	**1.426**	**0,43**	1.245	**423**
2	**7,00**	**7,00**	**95,00**	**56,00**	**20,00**	**120,00**	**1.996**	**0,46**	1.928	**149**
3	**4,00**	**7,00**	**87,00**	**32,00**	**20,00**	**120,00**	**2.039**	**0,49**	1.170	**1.758**
4	**7,00**	**7,00**	**53,00**	**31,00**	**15,00**	**120,00**	**2.103**	**0,50**	1.332	**1.542**
5	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0	0,00		1.835

La capacidad de entrada Qe y circulante Qc de la tabla se corresponden con la situación de tráfico definida por la matriz de origen/destino
Qe = F - f . Qc

Funcionamiento en la situación actual

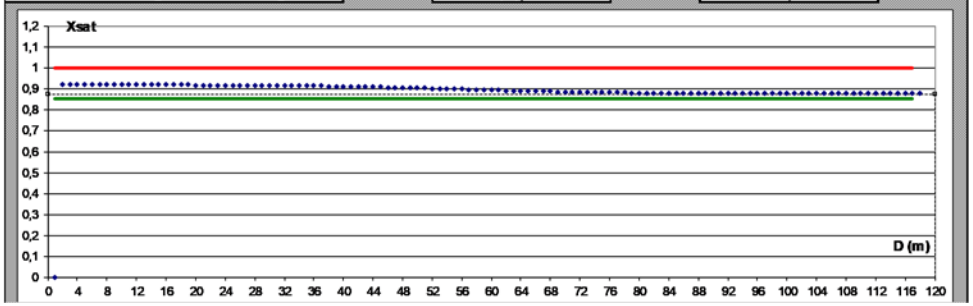
Niveles Servicio (Xsat)	Adecuado <	0,85	Congestión >	1

O/D	1	2	3	4	5	Ie (veh/h)	Is (veh/h)	isat = Ie / Qe	Nivel Saturación
1	**0**	**0**	**28**	**121**	**0**	**149**	**1.510**	**0,12**	**Adecuado**
2	**1511**	**0**	**317**	**270**	**0**	**2.098**	**423**	**1,09**	**Congestión**
3	**0**	**153**	**0**	**0**	**0**	**153**	**319**	**0,13**	**Adecuado**
4	**121**	**270**	**0**	**0**	**0**	**391**	**369**	**0,29**	**Adecuado**
5									

Dimensionamiento geométrico de la glorieta

Diámetro (m)	120

Xsat	0,87



CARRETERA: N-332 **TRAMO: EJE 105 - AÑO 2020**
LABORABLE

Datos de entrada ramal		
Intensidad equivalente ramal (IR)	1.079	v/h/c
Longitud carril aceleración (L)	135	m
Velocidad libre ramal(VR)	60	km/h
Nº de carriles	1	
Datos de entrada tronco antes del ramal		
IMD total		
% IMD:		
Intensidad horaria, IH	502	v/h
Factor de hora punta, FHP	**0,95**	
%medio de pesados, P_T	7,0%	
Porcentaje de veh. de recreo, P_R	0,0%	
Factor de usuario, fu	**1**	
Terreno	LLANO	
Coeficientes de equivalencia		
E_T	1,5	
E_R	1,2	
Factor de pesados, fp	**0,966**	
número de carriles por sentido = **1**		
Intensidad equivalente		
Vp=IH/(FHP*N*fp*fu)	547	vl/h/c
Datos de entrada carriles de la derecha antes de la entrada		
Ramal de salida anterior	NO	
Distancia al ramal anterior (SA)	0	m
Intensidad ramal anterior (IA)	0	v/h/c
Ramal de salida posterior	NO	
Distancia al ramal posterior (SP)	0	m
Intensidad ramal posterior (IP)	0	v/h/c
Cálculo del nivel de servicio		
Factor f	1,000	vl/h/c
Intensidad zona de conflicto (ID=IT*f)	547	
Densidad zona convergencia	9	
NIVEL DE SERVICIO	**B**	

CARRETERA: N-332 **TRAMO: EJE 101 - AÑO 2020**
LABORABLE

Datos de entrada ramal		
Intensidad equivalente ramal (IR)	873	v/h/c
Longitud carril aceleración (L)	130	m
Velocidad libre ramal(VR)	60	km/h
Nº de carriles	1	
Datos de entrada tronco antes del ramal		
IMD total		
% IMD:		
Intensidad horaria, IH	1.520	v/h
Factor de hora punta, FHP	**0,95**	
%medio de pesados, P_T	7,0%	
Porcentaje de veh. de recreo, P_R	0,0%	
Factor de usuario, fu	**1**	
Terreno	LLANO	
Coeficientes de equivalencia		
E_T	1,5	
E_R	1,2	
Factor de pesados, fp	**0,966**	
número de carriles por sentido = **1**		
Intensidad equivalente		
Vp=IH/(FHP*N*fp*fu)	1656	vl/h/c
Datos de entrada carriles de la derecha antes de la entrada		
Ramal de entrada anterior	NO	
Distancia al ramal anterior (SA)	0	m
Intensidad ramal anterior (IA)	0	v/h/c
Ramal de salida posterior	NO	
Distancia al ramal posterior (SP)	0	m
Intensidad ramal posterior (IP)	0	v/h/c
Cálculo del nivel de servicio		
Factor f	1,000	vl/h/c
Intensidad zona de conflicto (ID=IT*f)	1656	
Densidad zona convergencia	9	
NIVEL DE SERVICIO	**B**	

CARRETERA: N-332 **TRAMO: EJE 105 - AÑO 2040**
LABORABLE

Datos de entrada ramal		
Intensidad equivalente ramal (IR)	1.436	v/h/c
Longitud carril aceleración (L)	135	m
Velocidad libre ramal(VR)	60	km/h
Nº de carriles	1	
Datos de entrada tronco antes del ramal		
IMD total		
% IMD:		
Intensidad horaria, IH	668	v/h
Factor de hora punta, FHP	**0,95**	
%medio de pesados, P_T	7,0%	
Porcentaje de veh. de recreo, P_R	0,0%	
Factor de usuario, fu	**1**	
Terreno	LLANO	
Coeficientes de equivalencia		
E_T	1,5	
E_R	1,2	
Factor de pesados, fp	**0,966**	
número de carriles por sentido = **1**		
Intensidad equivalente		
Vp=IH/(FHP*N*fp*fu)	728	vl/h/c
Datos de entrada carriles de la derecha antes de la entrada		
Ramal de salida anterior	NO	
Distancia al ramal anterior (SA)	0	m
Intensidad ramal anterior (IA)	0	v/h/c
Ramal de salida posterior	NO	
Distancia al ramal posterior (SP)	0	m
Intensidad ramal posterior (IP)	0	v/h/c
Cálculo del nivel de servicio		
Factor f	1,000	vl/h/c
Intensidad zona de conflicto (ID=IT*f)	728	
Densidad zona convergencia	12	
NIVEL DE SERVICIO	**B**	

CARRETERA: N-332 **TRAMO: EJE 101 - AÑO 2040**
LABORABLE

Datos de entrada ramal		
Intensidad equivalente ramal (IR)	1.162	v/h/c
Longitud carril aceleración (L)	130	m
Velocidad libre ramal(VR)	60	km/h
Nº de carriles	1	
Datos de entrada tronco antes del ramal		
IMD total		
% IMD:		
Intensidad horaria, IH	1.659	v/h
Factor de hora punta, FHP	**0,95**	
%medio de pesados, P_T	7,0%	
Porcentaje de veh. de recreo, P_R	0,0%	
Factor de usuario, fu	**1**	
Terreno	LLANO	
Coeficientes de equivalencia		
E_T	1,5	
E_R	1,2	
Factor de pesados, fp	**0,966**	
número de carriles por sentido = **1**		
Intensidad equivalente		
Vp=IH/(FHP*N*fp*fu)	1807	vl/h/c
Datos de entrada carriles de la derecha antes de la entrada		
Ramal de entrada anterior	NO	
Distancia al ramal anterior (SA)	0	m
Intensidad ramal anterior (IA)	0	v/h/c
Ramal de salida posterior	NO	
Distancia al ramal posterior (SP)	0	m
Intensidad ramal posterior (IP)	0	v/h/c
Cálculo del nivel de servicio		
Factor f	1,000	vl/h/c
Intensidad zona de conflicto (ID=IT*f)	1807	
Densidad zona convergencia	10	
NIVEL DE SERVICIO	**B**	

CARRETERA: N-332 **TRAMO: EJE 105 - AÑO 2020**
SÁBADO

Datos de entrada ramal			
Intensidad equivalente ramal (IR)		1.226	v/h/c
Longitud carril aceleración (L)		135	m
Velocidad libre ramal(VR)		60	km/h
Nº de carriles		1	
Datos de entrada tronco antes del ramal			
IMD total			
% IMD:			
Intensidad horaria, IH		502	v/h
Factor de hora punta, FHP		**0,95**	
%medio de pesados, P_T		7,0%	
Porcentaje de veh. de recreo, P_R		0,0%	
Factor de usuario, fu		**1**	
Terreno		LLANO	
Coeficientes de equivalencia			
	E_T	1,5	
	E_R	1,2	
Factor de pesados, fp		**0,966**	
número de carriles por sentido = **1**			
Intensidad equivalente			
Vp=IH/(FHP*N*fp*fu)		547	vl/h/c
Datos de entrada carriles de la derecha antes de la entrada			
Ramal de salida anterior		NO	
Distancia al ramal anterior (SA)		0	m
Intensidad ramal anterior (IA)		0	v/h/c
Ramal de salida posterior		NO	
Distancia al ramal posterior (SP)		0	m
Intensidad ramal posterior (IP)		0	v/h/c
Cálculo del nivel de servicio			
Factor f		1,000	vl/h/c
Intensidad zona de conflicto (ID=IT*f)		547	
Densidad zona convergencia		10	
NIVEL DE SERVICIO		**B**	

CARRETERA: N-332 **TRAMO: EJE 101 - AÑO 2020**
SÁBADO

Datos de entrada ramal			
Intensidad equivalente ramal (IR)		1.154	v/h/c
Longitud carril aceleración (L)		130	m
Velocidad libre ramal(VR)		60	km/h
Nº de carriles		1	
Datos de entrada tronco antes del ramal			
IMD total			
% IMD:			
Intensidad horaria, IH		1.520	v/h
Factor de hora punta, FHP		**0,95**	
%medio de pesados, P_T		7,0%	
Porcentaje de veh. de recreo, P_R		0,0%	
Factor de usuario, fu		**1**	
Terreno		LLANO	
Coeficientes de equivalencia			
	E_T	1,5	
	E_R	1,2	
Factor de pesados, fp		**0,966**	
número de carriles por sentido = **1**			
Intensidad equivalente			
Vp=IH/(FHP*N*fp*fu)		1656	vl/h/c
Datos de entrada carriles de la derecha antes de la entrada			
Ramal de entrada anterior		NO	
Distancia al ramal anterior (SA)		0	m
Intensidad ramal anterior (IA)		0	v/h/c
Ramal de salida posterior		NO	
Distancia al ramal posterior (SP)		0	m
Intensidad ramal posterior (IP)		0	v/h/c
Cálculo del nivel de servicio			
Factor f		1,000	vl/h/c
Intensidad zona de conflicto (ID=IT*f)		1656	
Densidad zona convergencia		9	
NIVEL DE SERVICIO		**B**	

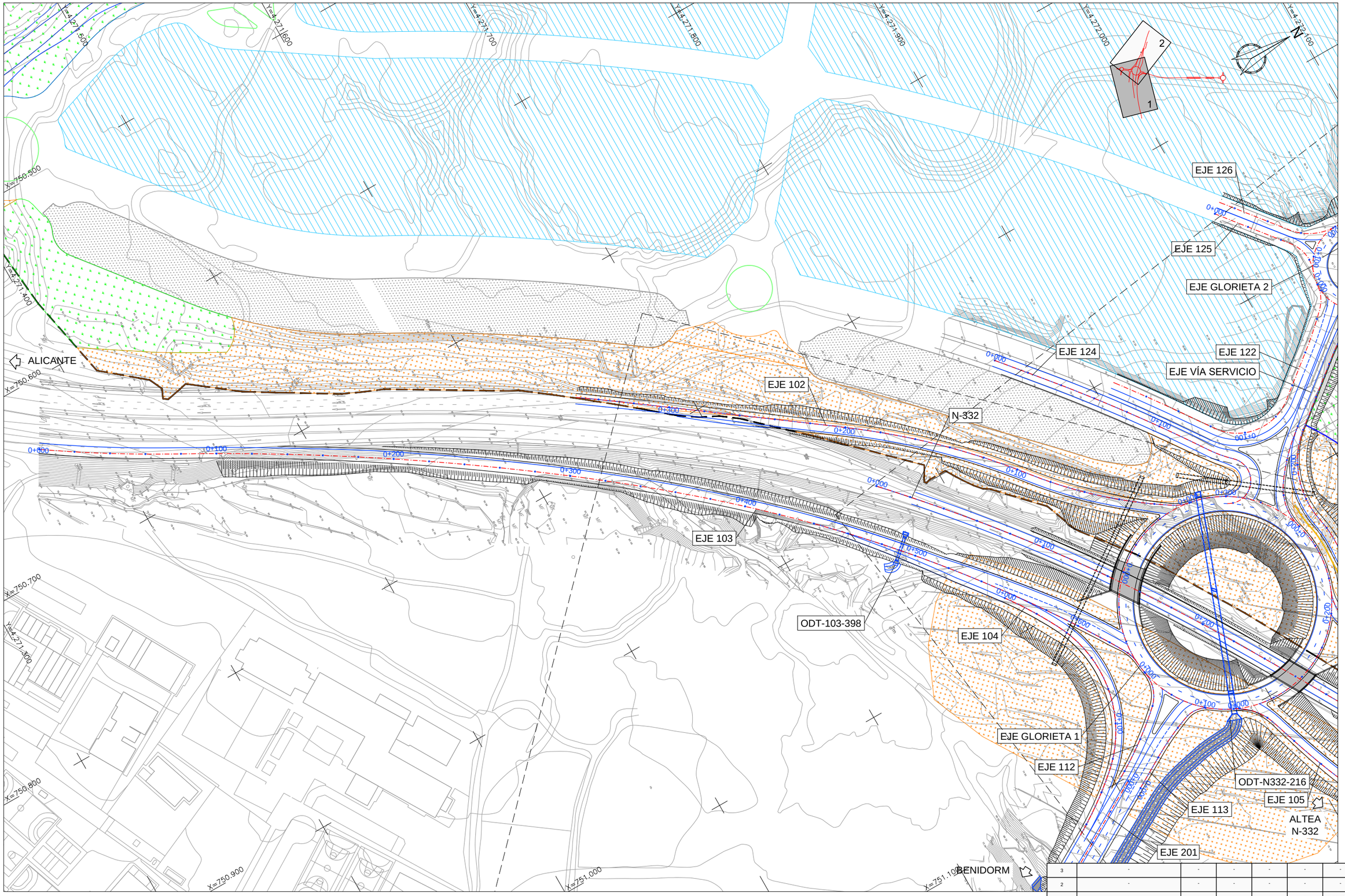
CARRETERA: N-332 **TRAMO: EJE 105 - AÑO 2040**
SÁBADO

Datos de entrada ramal		
Intensidad equivalente ramal (IR)	1.632	v/h/c
Longitud carril aceleración (L)	135	m
Velocidad libre ramal(VR)	60	km/h
Nº de carriles	1	
Datos de entrada tronco antes del ramal		
IMD total		
% IMD:		
Intensidad horaria, IH	668	v/h
Factor de hora punta, FHP	**0,95**	
%medio de pesados, P_T	7,0%	
Porcentaje de veh. de recreo, P_R	0,0%	
Factor de usuario, fu	**1**	
Terreno	LLANO	
Coeficientes de equivalencia		
E_T	1,5	
E_R	1,2	
Factor de pesados, fp	**0,966**	
número de carriles por sentido = **1**		
Intensidad equivalente		
Vp=IH/(FHP*N*fp*fu)	728	vl/h/c
Datos de entrada carriles de la derecha antes de la entrada		
Ramal de salida anterior	NO	
Distancia al ramal anterior (SA)	0	m
Intensidad ramal anterior (IA)	0	v/h/c
Ramal de salida posterior	NO	
Distancia al ramal posterior (SP)	0	m
Intensidad ramal posterior (IP)	0	v/h/c
Cálculo del nivel de servicio		
Factor f	1,000	vl/h/c
Intensidad zona de conflicto (ID=IT*f)	728	
Densidad zona convergencia	13	
NIVEL DE SERVICIO	**C**	

CARRETERA: N-332 **TRAMO: EJE 101 - AÑO 2040**
SÁBADO

Datos de entrada ramal		
Intensidad equivalente ramal (IR)	1.536	v/h/c
Longitud carril aceleración (L)	130	m
Velocidad libre ramal(VR)	60	km/h
Nº de carriles	1	
Datos de entrada tronco antes del ramal		
IMD total		
% IMD:		
Intensidad horaria, IH	1.659	v/h
Factor de hora punta, FHP	**0,95**	
%medio de pesados, P_T	7,0%	
Porcentaje de veh. de recreo, P_R	0,0%	
Factor de usuario, fu	**1**	
Terreno	LLANO	
Coeficientes de equivalencia		
E_T	1,5	
E_R	1,2	
Factor de pesados, fp	**0,966**	
número de carriles por sentido = **1**		
Intensidad equivalente		
Vp=IH/(FHP*N*fp*fu)	1807	vl/h/c
Datos de entrada carriles de la derecha antes de la entrada		
Ramal de entrada anterior	NO	
Distancia al ramal anterior (SA)	0	m
Intensidad ramal anterior (IA)	0	v/h/c
Ramal de salida posterior	NO	
Distancia al ramal posterior (SP)	0	m
Intensidad ramal posterior (IP)	0	v/h/c
Cálculo del nivel de servicio		
Factor f	1,000	vl/h/c
Intensidad zona de conflicto (ID=IT*f)	1807	
Densidad zona convergencia	10	
NIVEL DE SERVICIO	**B**	

APÉNDICE 7. VÍA DE SERVICIO CC ESTE



EDICIÓN	CLASE DE MODIFICACIÓN	AUTOR	REV. DELIN	CHEQUEADO	VERIFICADO	FECHA
3	-	-	-	-	-	-
2	-	-	-	-	-	-
1	-	-	-	-	-	AGO. - 2018

TERRA VILLAGE LAND, S.L.

TYPSA INGENIEROS CONSULTORES Y ARQUITECTOS

EL AUTOR DEL PROYECTO

D. SERGIO GARCÍA BELMONTE

PROYECTO DE CONSTRUCCIÓN DE ENLACE EN EL P.K. 149+600 DE LA N-332 Y CONEXIÓN CON LA AVENIDA DE LA COMUNIDAD VALENCIANA (BENIDORM)

FECHA: AGOSTO 2018

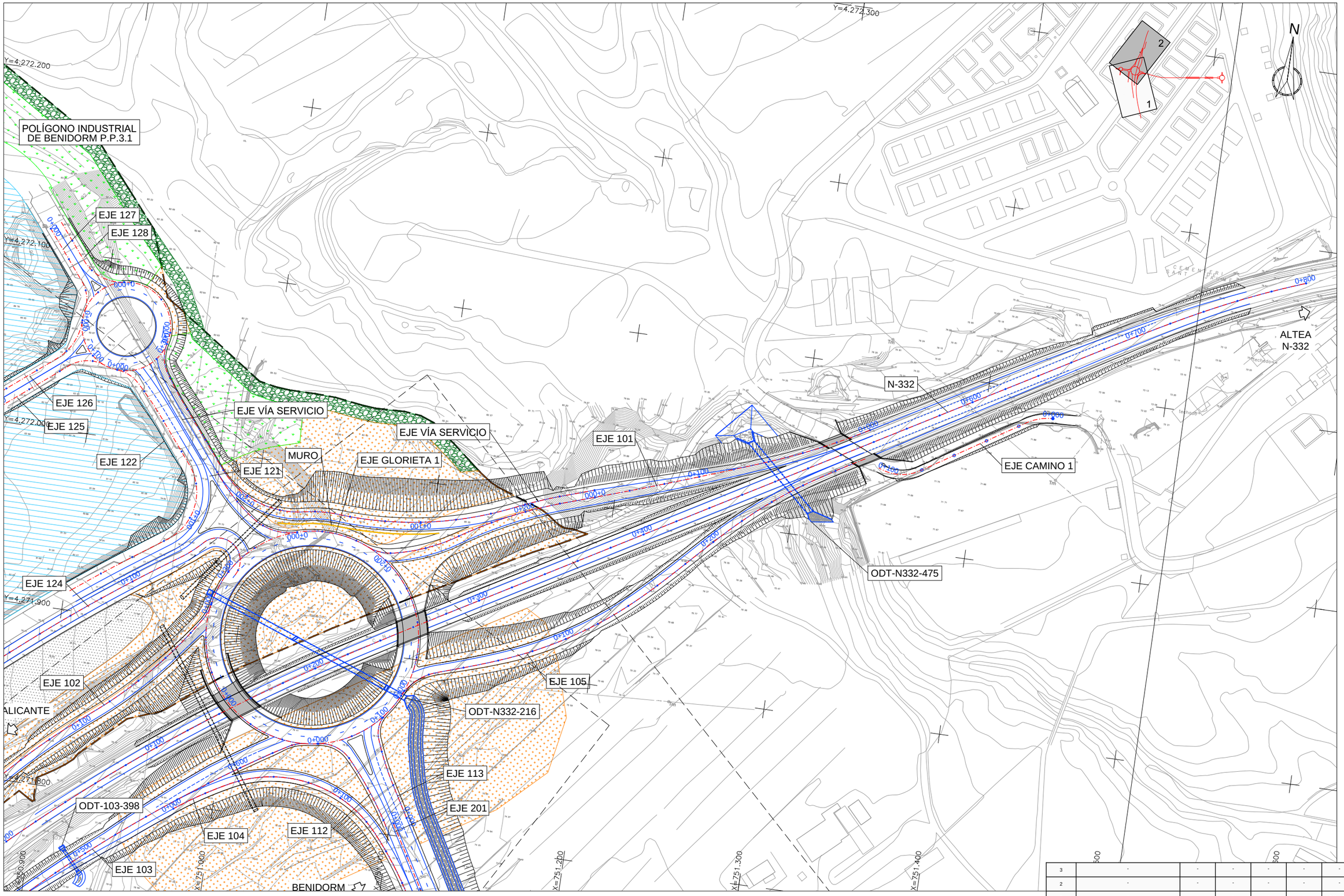
ESCALA: 1:2.000

PLANO Nº: 1.1

01 de 02

DESIGNACION DEL PLANO: UR1585-PC-AX-06-0L-AP07-1-1-Ed1

APÉNDICE 7. VÍA DE SERVICIO ACCESO CENTRO COMERCIAL ESTE
PLANTA GENERAL



3	-	-	-	-	-	-
2	-	-	-	-	-	-
1	-	-	-	-	-	AGO. - 2018
EDICIÓN	CLASE DE MODIFICACIÓN	AUTOR	REV. DELIN	CHEQUEADO	VERIFICADO	FECHA

TERRA VILLAGE LAND, S.L.

TYPSA INGENIEROS CONSULTORES Y ARQUITECTOS

EL AUTOR DEL PROYECTO

D. SERGIO GARCÍA BELMONTE

PROYECTO DE CONSTRUCCIÓN DE ENLACE EN EL P.K. 149+600 DE LA N-332 Y CONEXIÓN CON LA AVENIDA DE LA COMUNIDAD VALENCIANA (BENIDORM)

FECHA: AGOSTO 2018

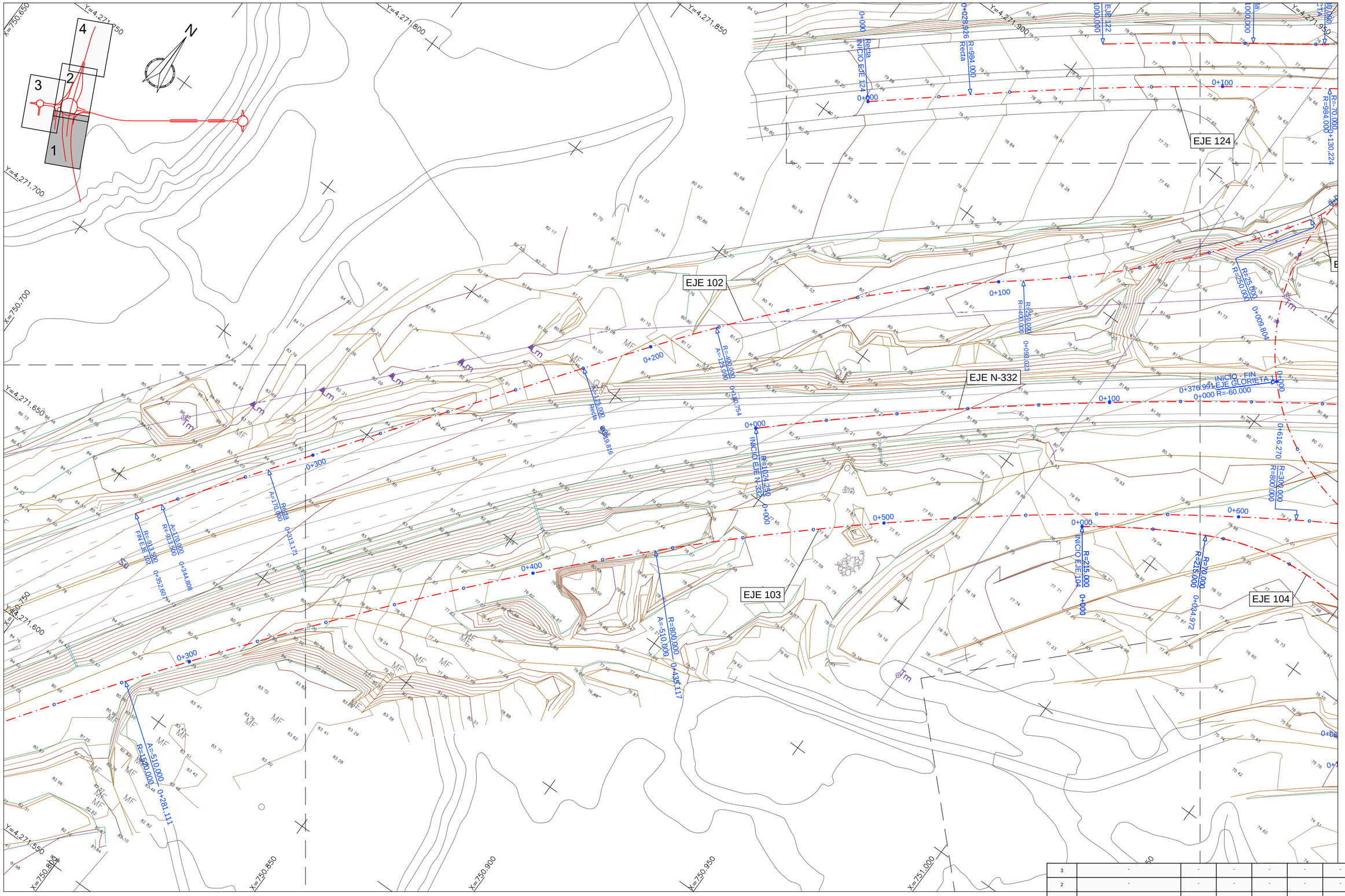
ESCALA: 1:2.000

PLANO Nº: 1.1

02 de 02

DESIGNACION DEL PLANO: UR1585-PC-AX-06-0L-AP07-1-1-Ed1

APÉNDICE 7. VÍA DE SERVICIO ACCESO CENTRO COMERCIAL ESTE
PLANTA GENERAL



3	-	-	-	-	-	-
2	-	-	-	-	-	-
1	-	-	-	-	-	AGO. - 2018
EDICIÓN	CLASE DE MODIFICACIÓN	AUTOR	REV. DELIN	CHEQUEADO	VERIFICADO	FECHA

TERRA VILLAGE LAND, S.L.

TYPSA INGENIEROS CONSULTORES Y ARQUITECTOS

EL AUTOR DEL PROYECTO

D. SERGIO GARCÍA BELMONTE

PROYECTO DE CONSTRUCCIÓN DE ENLACE EN EL P.K. 149+600 DE LA N-332 Y CONEXIÓN CON LA AVENIDA DE LA COMUNIDAD VALENCIANA (BENIDORM)

FECHA: AGOSTO 2018

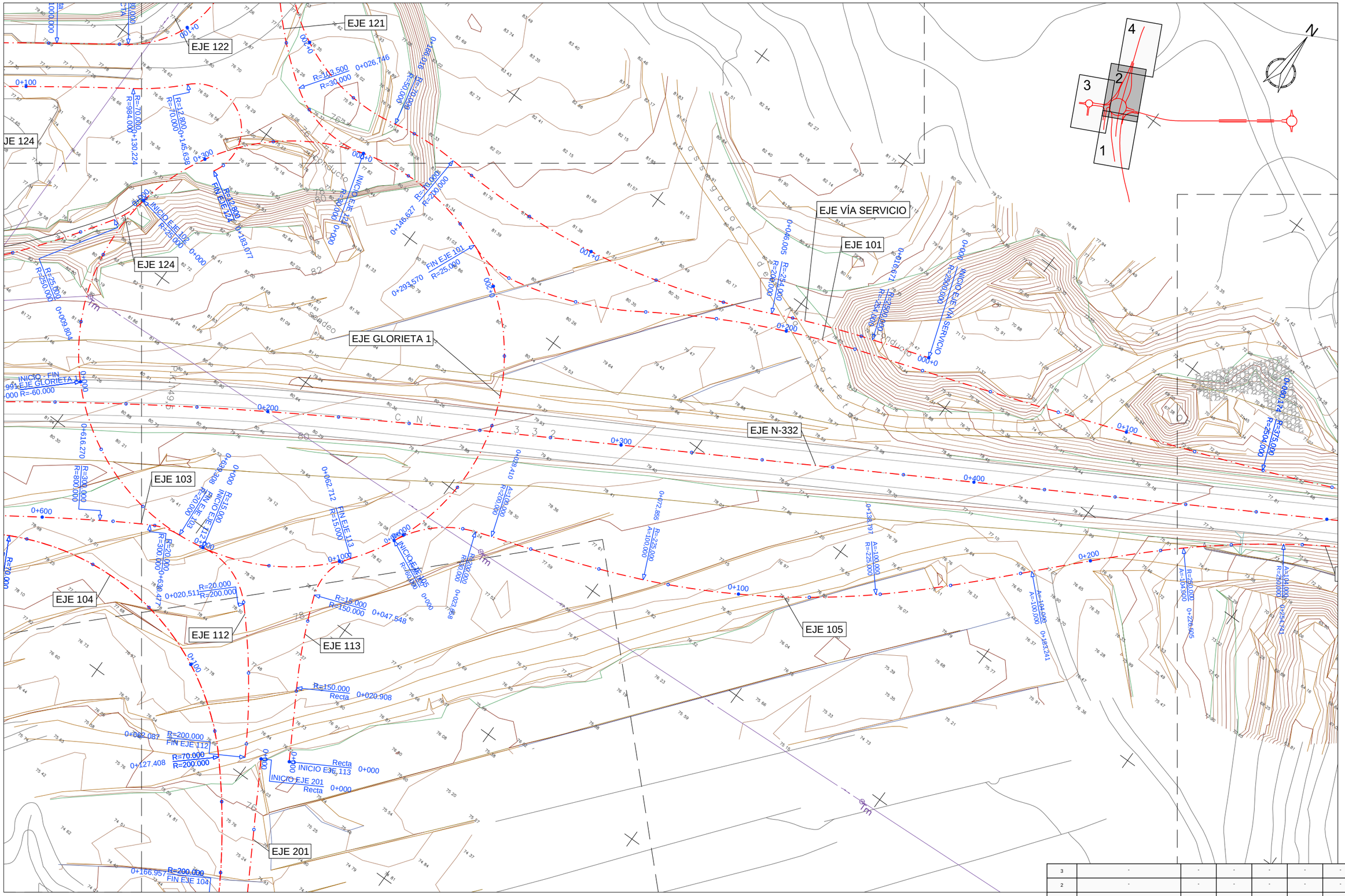
ESCALA: 1:1.000

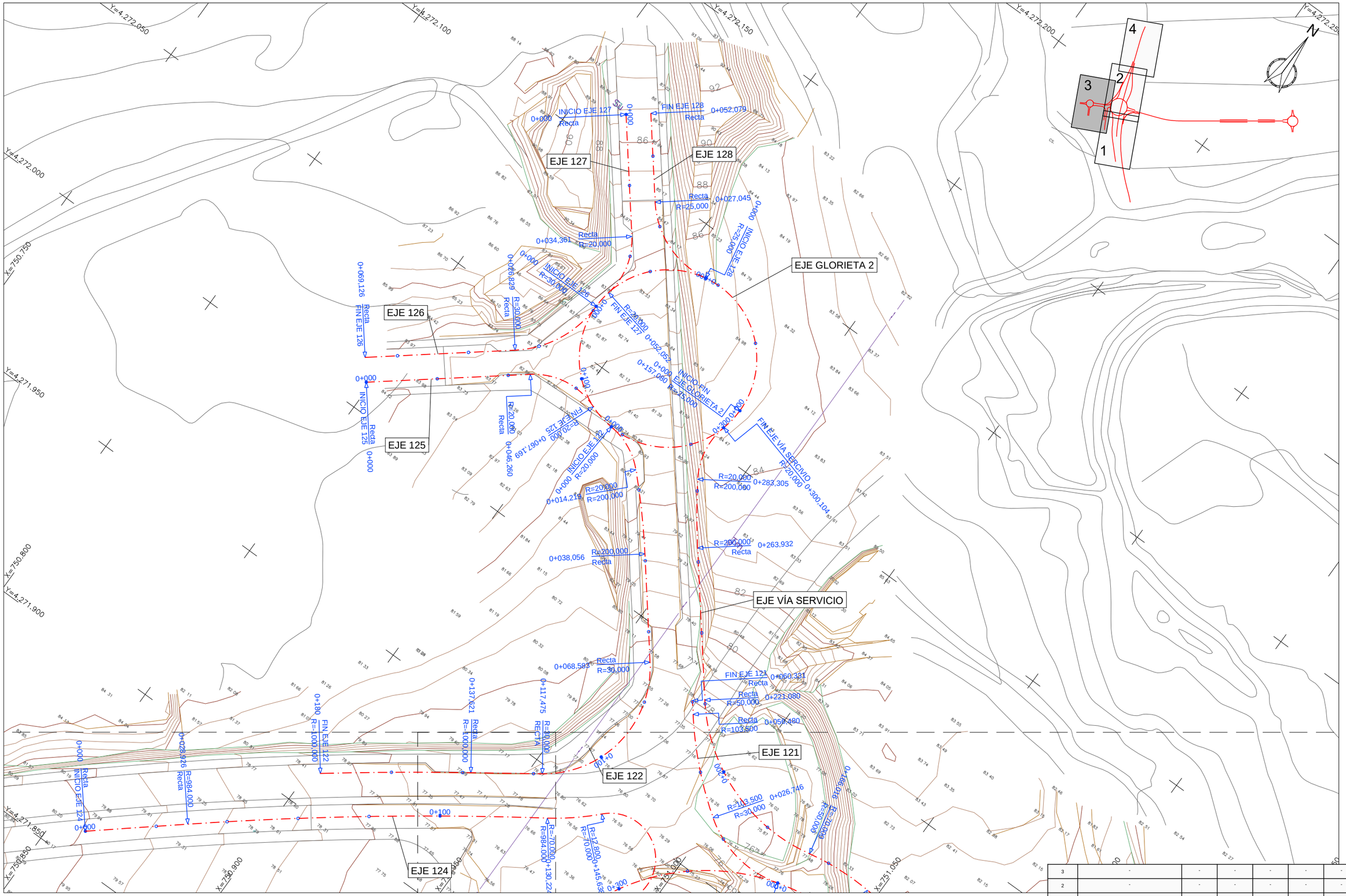
PLANO Nº: 1.2

01 de 04

DESIGNACION DEL PLANO: UR1585-PC-AX-06-OL-AP07-1-2-Ed1

APÉNDICE 7. VÍA DE SERVICIO ACCESO CENTRO COMERCIAL ESTE
PLANTA DE TRAZADO Y REPLANTEO


EJE 121
EJE 122
EJE 124
EJE 124
EJE GLORIETA 1
EJE VÍA SERVICIO
EJE 101
EJE N-332
EJE 103
EJE 104
EJE 112
EJE 113
EJE 105
EJE 201
Conducto
Conducto
Conducto



3	-	-	-	-	-	-
2	-	-	-	-	-	-
1	-	-	-	-	-	AGO. - 2018
EDICIÓN	CLASE DE MODIFICACIÓN	AUTOR	REV. DELIN	CHEQUEADO	VERIFICADO	FECHA

TERRA VILLAGE LAND, S.L.

TYPSA INGENIEROS CONSULTORES Y ARQUITECTOS

EL AUTOR DEL PROYECTO

D. SERGIO GARCÍA BELMONTE

PROYECTO DE CONSTRUCCIÓN DE ENLACE EN EL P.K. 149+600 DE LA N-332 Y CONEXIÓN CON LA AVENIDA DE LA COMUNIDAD VALENCIANA (BENIDORM)

FECHA: AGOSTO 2018

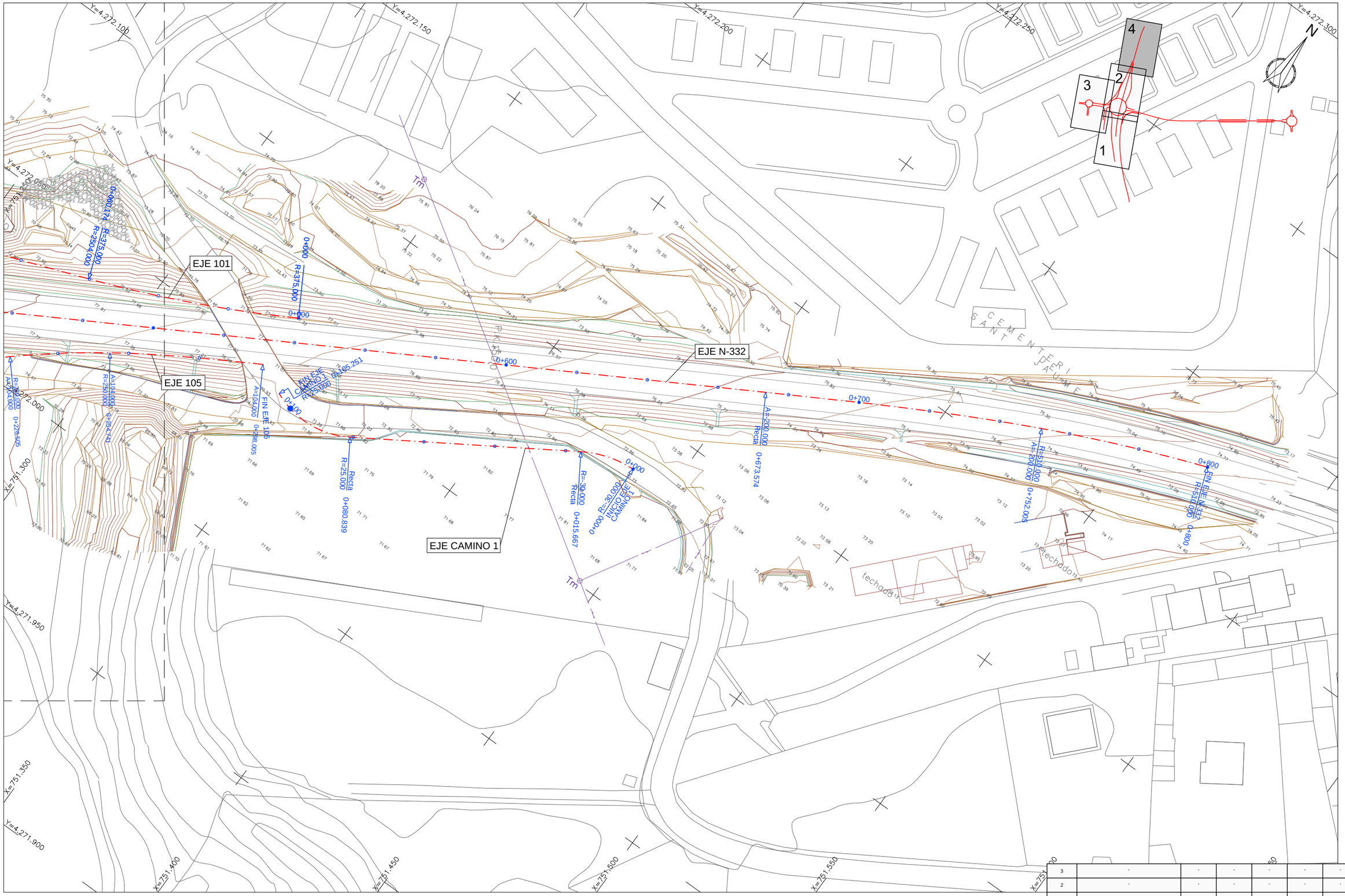
ESCALA: 1:1.000

PLANO Nº: 1.2

03 de 04

DESIGNACION DEL PLANO: UR1585-PC-AX-06-0L-AP07-1-2-Ed1

APÉNDICE 7. VÍA DE SERVICIO ACCESO CENTRO COMERCIAL ESTE
PLANTA DE TRAZADO Y REPLANTEO



EDICIÓN	CLASE DE MODIFICACIÓN	AUTOR	REV. DELIN	CHEQUEADO	VERIFICADO	FECHA
3	-	-	-	-	-	-
2	-	-	-	-	-	-
1	-	-	-	-	-	AGO. - 2018

TERRA VILLAGE LAND, S.L.

TYPSA INGENIEROS CONSULTORES Y ARQUITECTOS

EL AUTOR DEL PROYECTO

D. SERGIO GARCÍA BELMONTE

PROYECTO DE CONSTRUCCIÓN DE ENLACE EN EL P.K. 149+600 DE LA N-332 Y CONEXIÓN CON LA AVENIDA DE LA COMUNIDAD VALENCIANA (BENIDORM)

FECHA: AGOSTO 2018

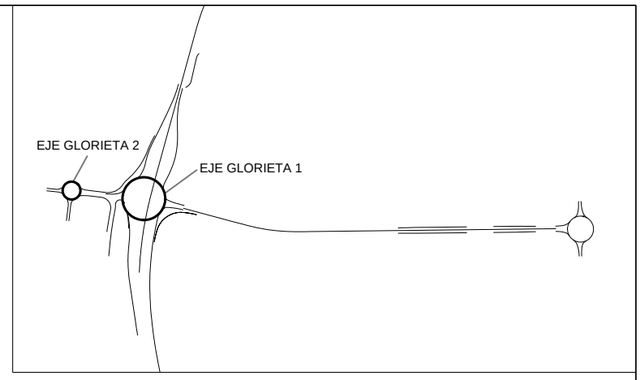
ESCALA: 1:1.000

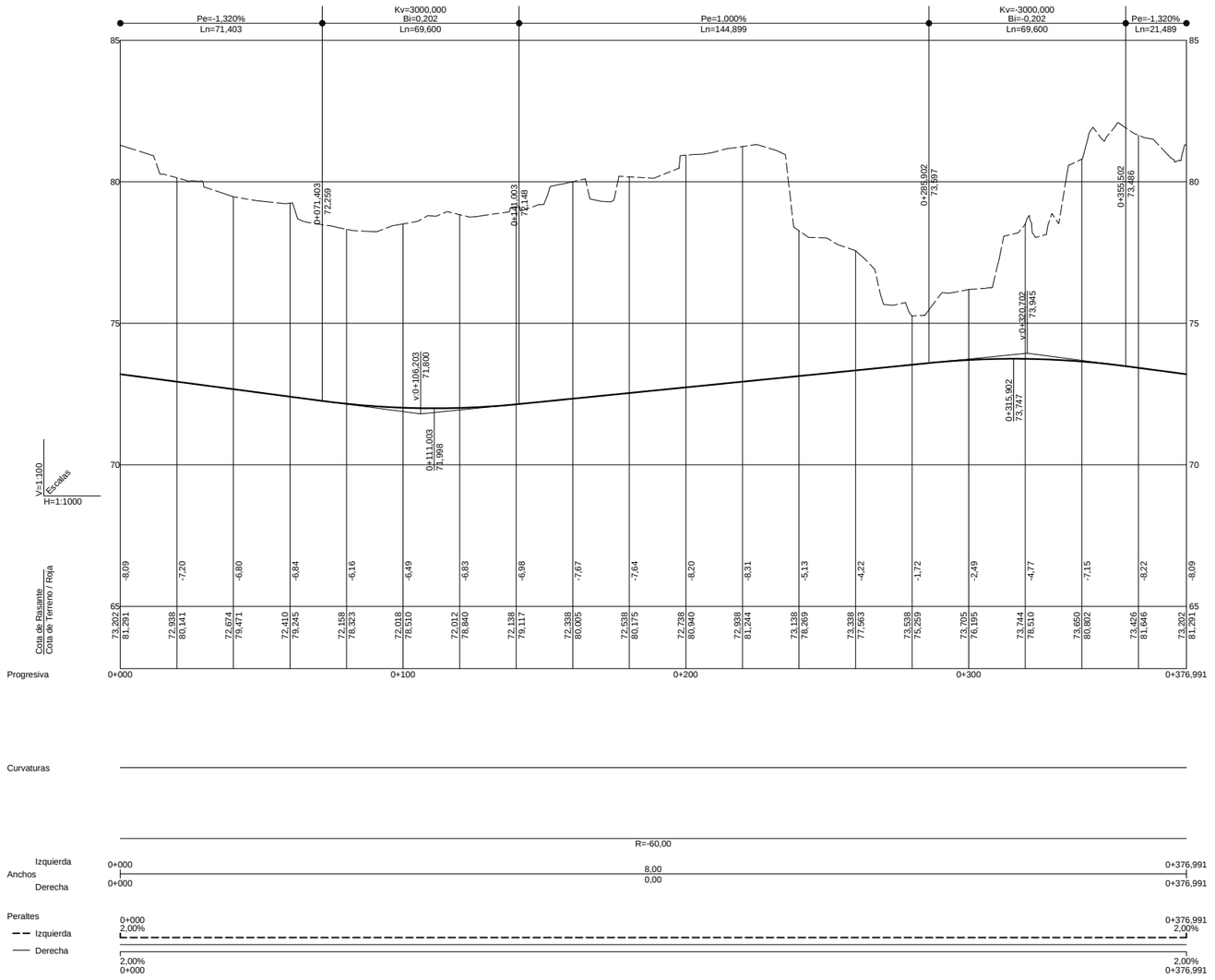
PLANO Nº: 1.2

04 de 04

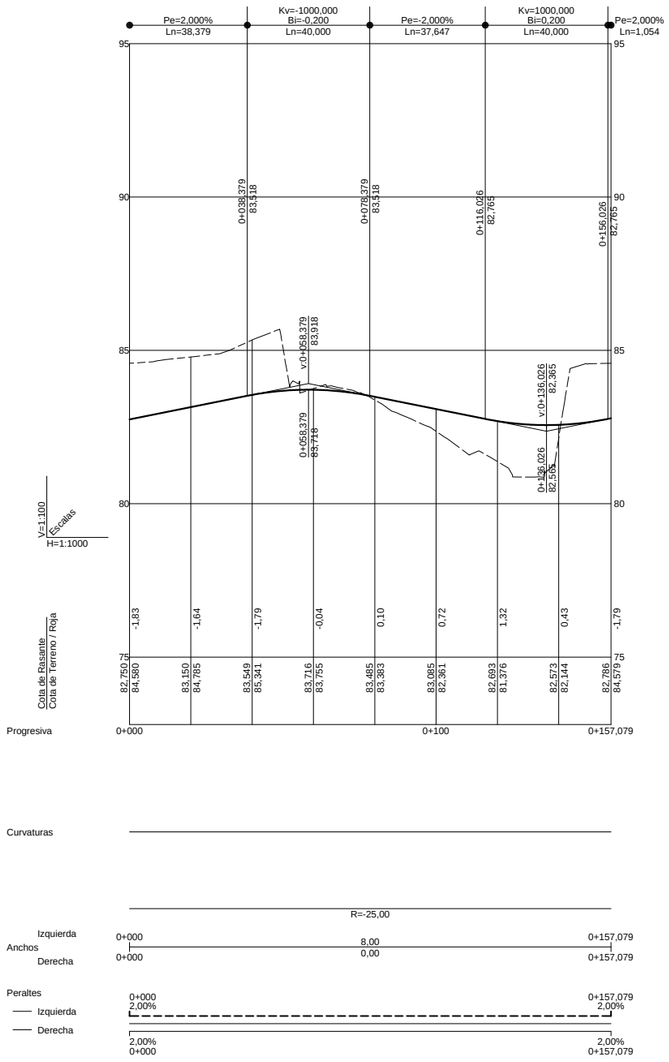
DESIGNACION DEL PLANO: UR1585-PC-AX-06-OL-AP07-1-2-Ed1

APÉNDICE 7. VÍA DE SERVICIO ACCESO CENTRO COMERCIAL ESTE
PLANTA DE TRAZADO Y REPLANTEO





GLORIETA 1



GLORIETA 2

3	-	-	-	-	-	-
2	-	-	-	-	-	-
1	-	-	-	-	-	AGO.-2018
EDICIÓN	CLASE DE MODIFICACIÓN	AUTOR	REV. DELIN	CHEQUEADO	VERIFICADO	FECHA

TERRA VILLAGE LAND, S.L.

TYPSA INGENIEROS CONSULTORES Y ARQUITECTOS

EL AUTOR DEL PROYECTO

D. SERGIO GARCÍA BELMONTE

PROYECTO DE CONSTRUCCIÓN DE ENLACE EN EL P.K. 149+600 DE LA N-332 Y CONEXIÓN CON LA AVENIDA DE LA COMUNIDAD VALENCIANA (BENIDORM)

FECHA: AGOSTO 2018

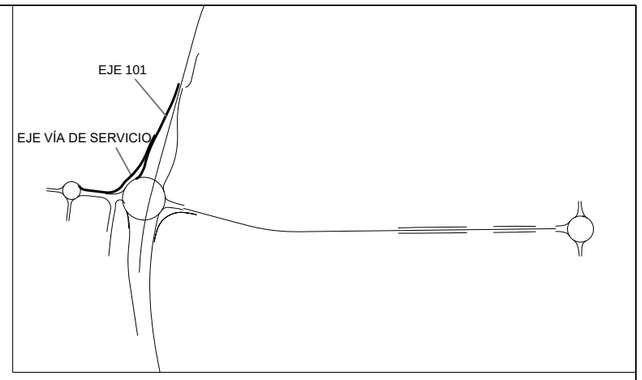
ESCALA: INDICADAS

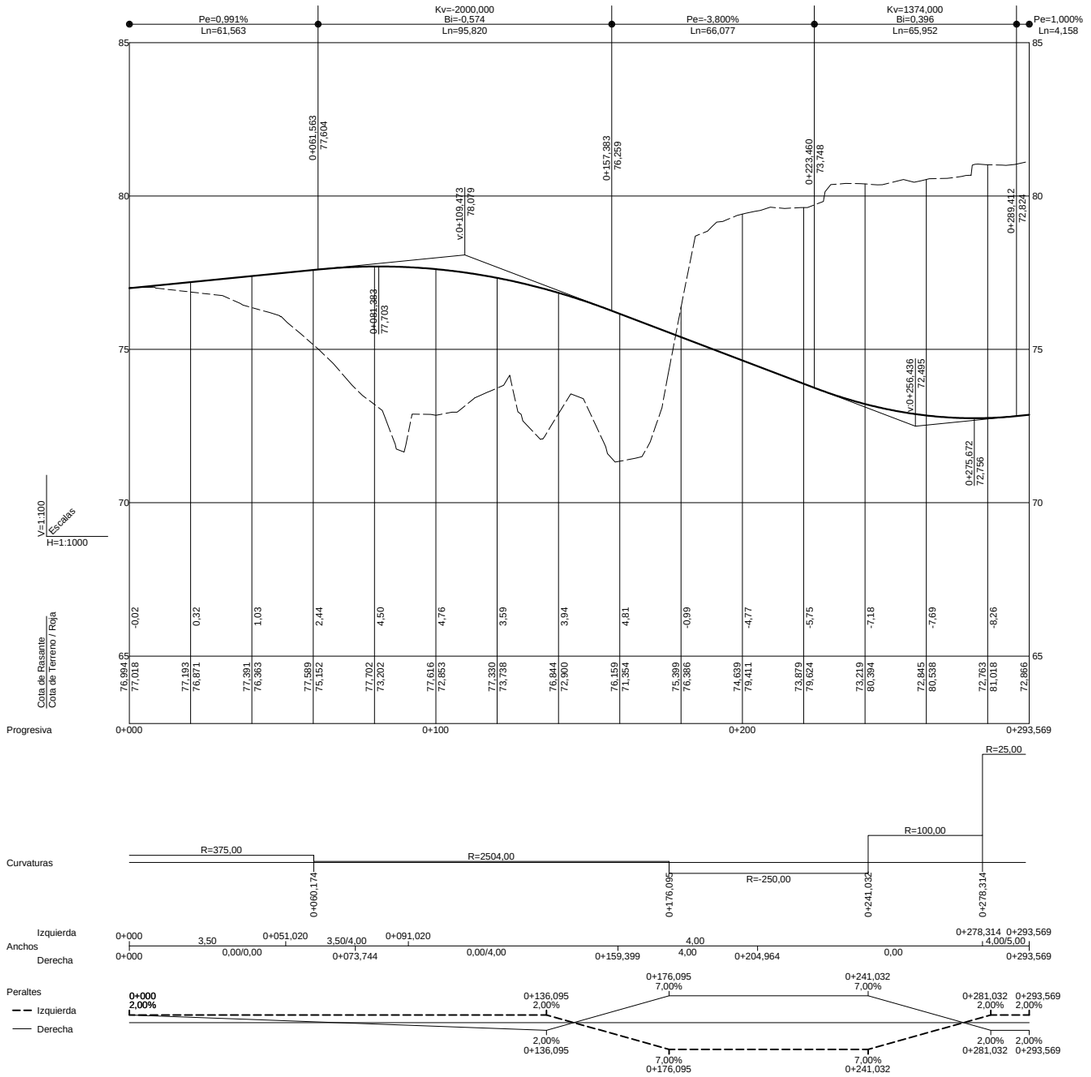
PLANO Nº: 1.3

01 de 04

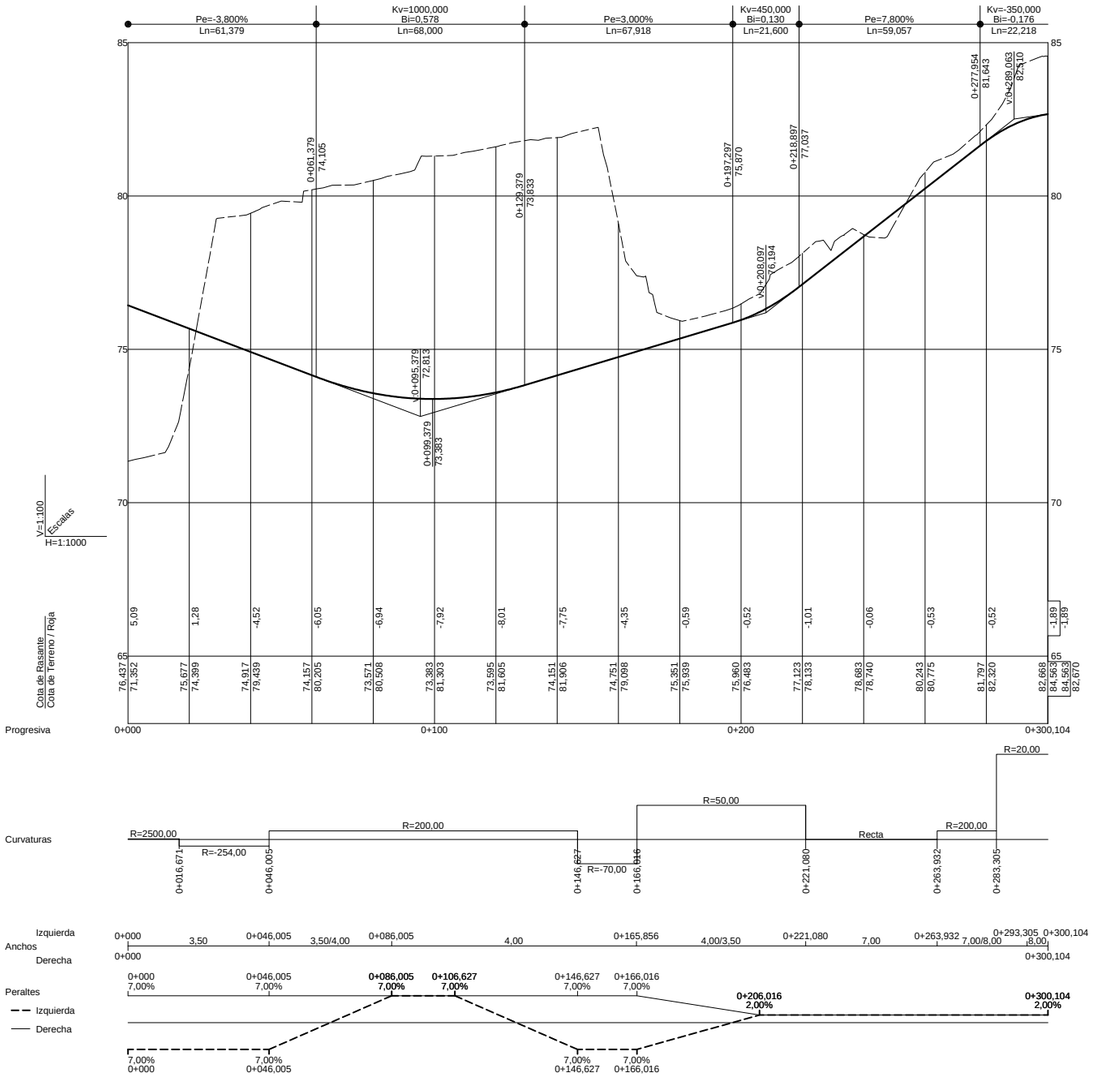
DESIGNACION DEL PLANO: UR1585-PC-AX-06-OL-AP07-1-3-Ed1

APÉNDICE 7. VÍA DE SERVICIO ACCESO CENTRO COMERCIAL ESTE
PERFILES LONGITUDINALES





EJE 101



EJE VÍA DE SERVICIO

EDICIÓN	CLASE DE MODIFICACIÓN	AUTOR	REV. DELIN	CHEQUEADO	VERIFICADO	FECHA
3	-	-	-	-	-	-
2	-	-	-	-	-	-
1	-	-	-	-	-	AGO.-2018

TERRA VILLAGE LAND, S.L.

TYPSA INGENIEROS CONSULTORES Y ARQUITECTOS

EL AUTOR DEL PROYECTO

D. SERGIO GARCÍA BELMONTE

PROYECTO DE CONSTRUCCIÓN DE ENLACE EN EL P.K. 149+600 DE LA N-332 Y CONEXIÓN CON LA AVENIDA DE LA COMUNIDAD VALENCIANA (BENIDORM)

FECHA: AGOSTO 2018

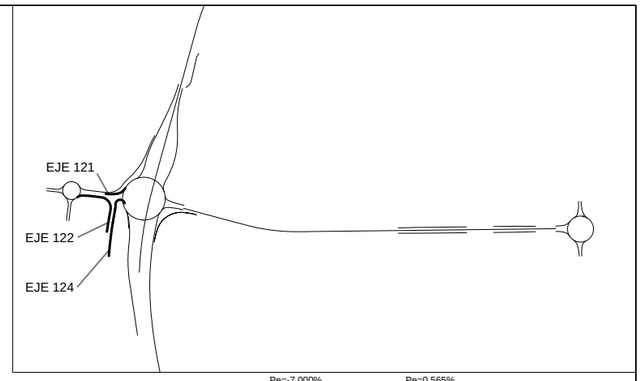
ESCALA: INDICADAS

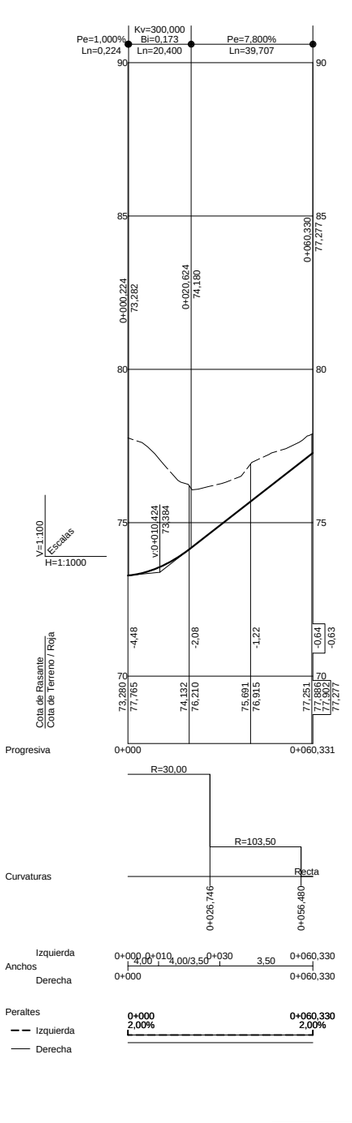
PLANO Nº: 1.3

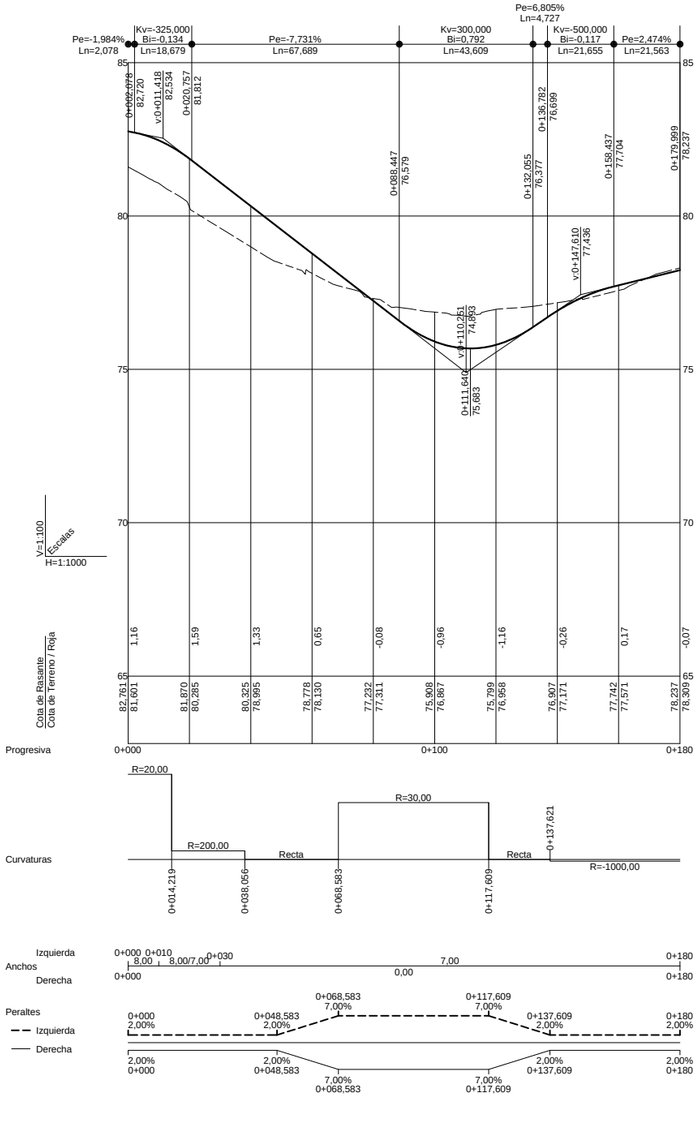
02 de 04

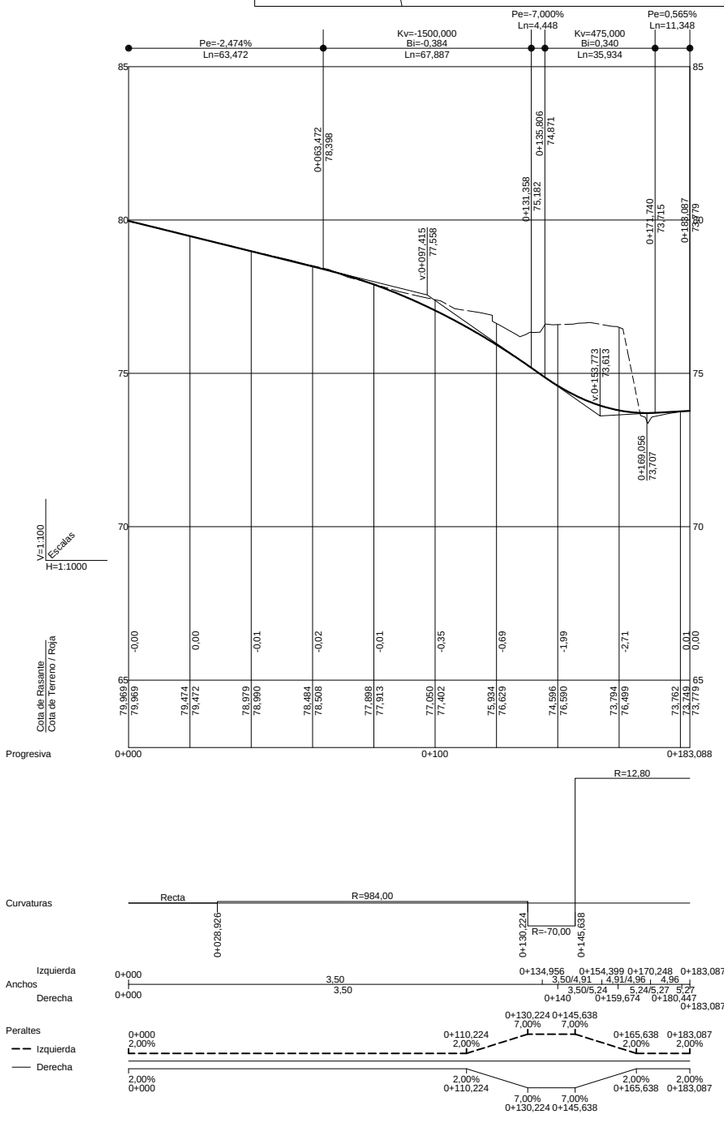
DESIGNACION DEL PLANO: UR1585-PC-AX-06-OL-AP07-1-3-Ed1

APÉNDICE 7. VÍA DE SERVICIO ACCESO CENTRO COMERCIAL ESTE
PERFILES LONGITUDINALES









EJE 121

EJE 122

EJE 124

3	-	-	-	-	-	-
2	-	-	-	-	-	-
1	-	-	-	-	-	AGO.-2018
EDICIÓN	CLASE DE MODIFICACIÓN	AUTOR	REV. DELIN	CHEQUEADO	VERIFICADO	FECHA

TERRA VILLAGE LAND, S.L.

TYPSA INGENIEROS CONSULTORES Y ARQUITECTOS

EL AUTOR DEL PROYECTO

D. SERGIO GARCÍA BELMONTE

PROYECTO DE CONSTRUCCIÓN DE ENLACE EN EL P.K. 149+600 DE LA N-332 Y CONEXIÓN CON LA AVENIDA DE LA COMUNIDAD VALENCIANA (BENIDORM)

FECHA: AGOSTO 2018

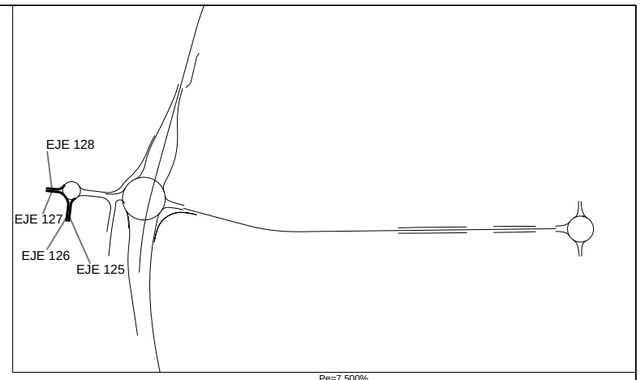
ESCALA: INDICADAS

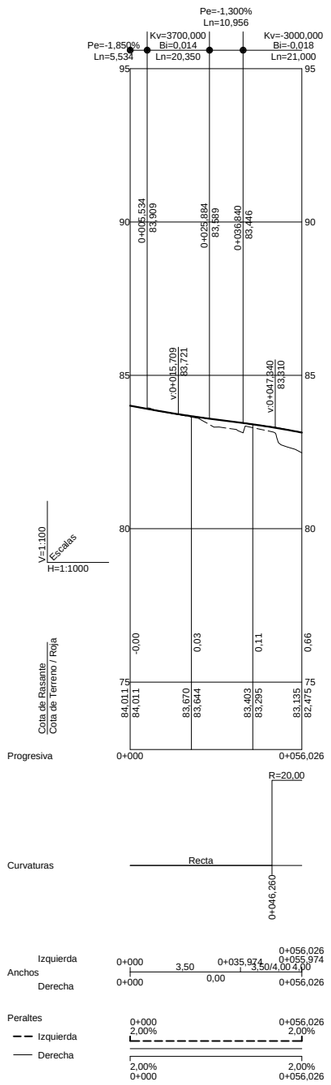
PLANO Nº: 1.3

03 de 04

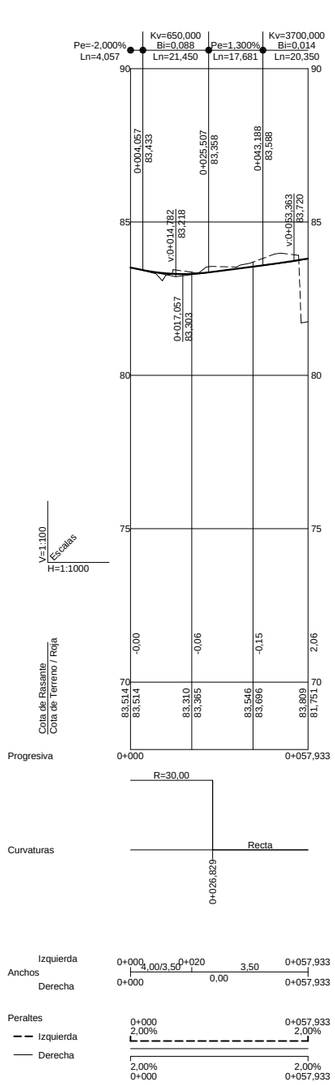
DESIGNACION DEL PLANO: UR1585-PC-AX-06-OL-AP07-1-3-Ed1

APÉNDICE 7. VÍA DE SERVICIO ACCESO CENTRO COMERCIAL ESTE
PERFILES LONGITUDINALES

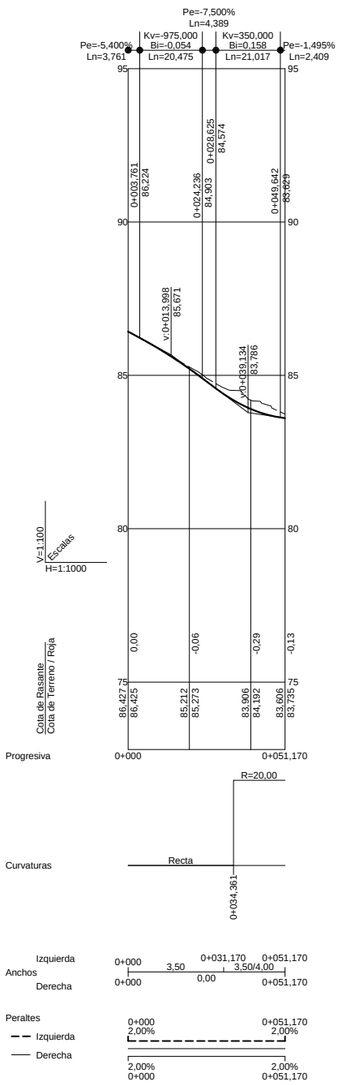




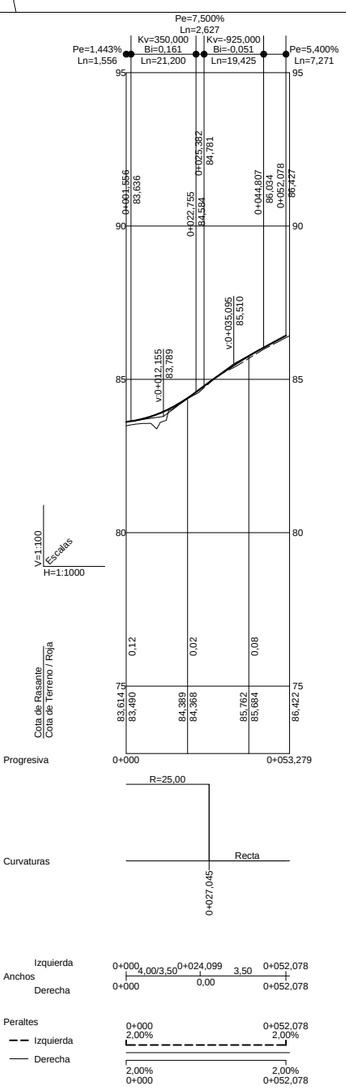
EJE 125



EJE 126



EJE 127



EJE 128

EDICIÓN	CLASE DE MODIFICACIÓN	AUTOR	REV. DELIN	CHEQUEADO	VERIFICADO	FECHA
3	-	-	-	-	-	-
2	-	-	-	-	-	-
1	-	-	-	-	-	AGO.-2018

TERRA VILLAGE LAND, S.L.

TYPSA INGENIEROS CONSULTORES Y ARQUITECTOS

EL AUTOR DEL PROYECTO

D. SERGIO GARCÍA BELMONTE

PROYECTO DE CONSTRUCCIÓN DE ENLACE EN EL P.K. 149+600 DE LA N-332 Y CONEXIÓN CON LA AVENIDA DE LA COMUNIDAD VALENCIANA (BENIDORM)

FECHA: AGOSTO 2018

ESCALA: INDICADAS

PLANO Nº: 1.3

04 de 04

DESIGNACION DEL PLANO: UR1585-PC-AX-06-0L-AP07-1-3-Ed1

APÉNDICE 7. VÍA DE SERVICIO ACCESO CENTRO COMERCIAL ESTE
PERFILES LONGITUDINALES